



Repositorio Digital Institucional
"José María Rosa"

Universidad Nacional de Lanús
Secretaría Académica
Dirección de Biblioteca y Servicios de Información Documental

Verónica Cesán

Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004

Tesis presentada para la obtención del título de Maestría en Epidemiología, Gestión y Políticas de Salud

Director de Tesis
Marcio Alazraqui

El presente documento integra el Repositorio Digital Institucional "José María Rosa" de la Biblioteca "Rodolfo Puiggrós" de la Universidad Nacional de Lanús (UNLa)
This document is part of the Institutional Digital Repository "José María Rosa" of the Library "Rodolfo Puiggrós" of the University National of Lanús (UNLa)

Cita sugerida

Cesán, Verónica. (2012). Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004 [en Línea]. Universidad Nacional de Lanús. Departamento de Salud Comunitaria

Disponible en: http://www.repositoriojmr.unla.edu.ar/descarga/Tesis/MaEGyPS/033627_Cesan.pdf

Condiciones de uso

www.repositoriojmr.unla.edu.ar/condicionesdeuso



www.unla.edu.ar
www.repositoriojmr.unla.edu.ar
repositoriojmr@unla.edu.ar



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LANÚS

Departamento de Salud Comunitaria

Maestría en Epidemiología, Gestión y Políticas de Salud

VIIª cohorte (2004-2006)

Tesis para la obtención del título de Magíster

Título:

Análisis de los accidentes de tránsito en
la provincia de La Pampa en el período 2000-2004

Autora: Cesán, Verónica

Director: Alazraqui, Marcio

Noviembre de 2011

Lanús, Argentina



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LANÚS

Departamento de Salud Comunitaria

Maestría en Epidemiología, Gestión y Políticas de Salud

VIIª cohorte (2004-2006)

Tesis para la obtención del título de Magíster

Título:

Análisis de los accidentes de tránsito en
la provincia de La Pampa en el período 2000-2004

Autora: Cesán, Verónica

Director: Alazraqui, Marcio

Integrantes del Jurado:

Fattore, Gisel L.

Ungaro, Jorge Francisco

Zunino, Marina Gabriela

Fecha de Aprobación:

27/12/2012

Calificación

7 (Siete)

AGRADECIMIENTO

A Gastón, Victoria y Violeta, por su inmenso amor y tolerancia a mis horas de trabajo.

A mis padres, que no dejaron de instarme a culminar la maestría.

Al personal del departamento operativo de la jefatura de policía, por su invaluable ayuda en la obtención de los datos.

Al personal del departamento de estadística Sanitaria de la provincia.

A Marcio, quien tuvo la amabilidad de orientarme en la realización de esta tesis.

“La forma de conducir y conducirnos en la vía pública muestra un comportamiento donde cada uno pierde y donde todos perdemos, donde la conducta individual juega al rompecabezas del suicidio colectivo”.

Eduardo Mondino (defensor del pueblo)

RESUMEN

El presente estudio aborda el análisis de los accidentes de tránsito que ocurrieron en la provincia de la Pampa, entre Enero del 2000 y Diciembre del 2004. A tal fin se realiza una reseña de las diferentes perspectivas teóricas desde donde se analizan los accidentes de tránsito, además se explica la dimensión sanitaria que presenta actualmente este tipo de accidentes en el plano nacional e internacional. Son resumidas la situación geográfica, histórica y las características sociodemográficas de la provincia. Se analizaron 17049 accidentes de tránsito, en donde fallecieron 278 personas. Los datos se obtuvieron del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa y del Departamento de Estadística Sanitaria de la provincia. Los resultados que surgieron del análisis son: los accidentes tránsito producidos en La Pampa van en aumento, al igual que la frecuencia de salir lesionado en un accidente. Los hombres protagonizan el 74,7 %. La zona urbana es donde se producen el mayor número de accidentes, pero las personas fallecen, con mayor frecuencia en la zona rural. La mayor frecuencia de accidentes y de muertes en estos es diurna. La tasa de mortalidad para el período estudiado 0,18 por cada 1.000 habitantes. El conocimiento sobre los accidentes de tránsito permitiría establecer políticas para solucionar este grave problema.

PALABRAS CLAVES: accidentes de tránsito, lesiones, epidemiología descriptiva, Mortalidad, Argentina.

ABSTRACT

The present study deals with the analysis of traffic accidents that occurred in the province of la Pampa, between January 2000 and December 2004. To this end is an overview of the different theoretical perspectives from which discusses road traffic accidents, also discusses the health dimension currently featuring this type of accidents at the national and international levels. The situation of geographical, historical and socio-demographic characteristics of the province is summarized. 17049 traffic accidents were analyzed, where 278 people died. Data were extracted from the D3 operating Department, Chief of police of the province of La Pampa and the Department of health statistics in the province. The results that emerged from the analysis are: transit accidents that result in La Pampa are on the increase, as well as the frequency of out injured in an accident. Men star 74.7%. The urban area is where the greatest number of accidents occurs, but people die more frequently in rural areas. The greater frequency of accidents and deaths in these is diurnal. The mortality rate for the period studied 0.18 per 1,000 inhabitants. Knowledge about traffic accidents would establish policies to resolve this serious problem.

Key words: accidents, injuries, descriptive epidemiology, mortality, Argentina.

LISTADO DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Pirámide de las lesiones.....	25
Gráfico 2. Defunciones por lesiones de tránsito. Argentina, 1996-2007	30
Gráfico 3. Ubicación geográfica de La Pampa.....	33
Gráfico 4. Densidad de población de la Provincia de La Pampa.....	34
Gráfico 5. Estructura por edad y sexo de la población. La Pampa 2001	35
Gráfico 6. Mapa de rutas de la Provincia de La Pampa.....	36
Gráfico 7. Porcentaje de accidentes de tránsito según nivel de lesión. La Pampa, 2000-2004	45
Gráfico 8. Distribución de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones. La Pampa, 2000-2004.....	46
Gráfico 9. Porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito según grupo etario y sexo. La Pampa, 2000-2004.....	47
Gráfico 10. Accidentes y defunciones por tránsito por departamento de ocurrencia y tasa cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004.....	49
Gráfico 11. Accidentes de tránsito según mes y lugar de ocurrencia. La Pampa. 2000-2004	50
Gráfico 12. Fallecidos por accidentes de tránsito según mes y lugar de ocurrencia. La Pampa, 2000-2004.....	50
Gráfico 13. Porcentaje de muertes según mes y lugar de ocurrencia. La Pampa, 2000-2004.....	51
Gráfico 14. Accidentes de tránsito según medio de transporte y meses del año. La Pampa, 2000-2004.....	52
Gráfico 15. Distribución de los accidentes de tránsito según mecanismo causal y meses de ocurrencia. La Pampa. 2000-2004.....	53
Gráfico 16. Distribución de las defunciones según tipo de accidente y año de ocurrencia. La Pampa. 2000-2004	53
Gráfico 17. Distribución según horario de ocurrencia al momento del accidente de tránsito. La Pampa 2000-2004.....	54
Gráfico 16. Distribución de fallecidos según horario de ocurrencia al momento del accidente de tránsito. La Pampa, 2000-2004.....	55

LISTADO DE CUADROS

Cuadro 1. Matriz de Haddon. Factores relacionados con la posibilidad de un evento de tránsito.....	21
Cuadro 2. Cambio de rango de las diez causas principales de la carga mundial de morbilidad según los AVAD perdidos.....	26
Cuadro 3. Costo directo de las lesiones. Lista parcial.....	28

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Tabla básica de índices de accidentes de tránsito. América Latina, 2005-2006	32
Tabla 2. Población total y variación intercensal absoluta y relativa por departamento. La Pampa, 2001 y 2010.....	34
Tabla 3. Número de casos para cada unidad de análisis y para cada variable.....	43
Tabla 4. Razón accidentes de tránsito/lesionados. La Pampa, 2000-2004	46
Tabla 5. Defunciones y tasa de mortalidad por tránsito cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004.....	48
Tabla 6. Nivel de lesión por accidentes de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	75
Tabla 7. Nivel de lesión por accidente de tránsito. La Pampa, 2000-2004	75
Tabla 8. Distribución porcentual de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones. La Pampa, 2000-2004.....	76
Tabla 9. Defunciones por accidentes de tránsito. La Pampa, 1998-2004.....	76
Tabla 10. Accidentes y defunciones por tránsito por departamento de ocurrencia y por suma de casos cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004	77
Tabla 11. Defunciones por lesiones fatales según grupo etario y sexo. La Pampa, 2000-2004.....	78
Tabla 12. Tasa según sexo y grupo etario por cada 100000 habitantes. La Pampa. 2000-2004	78
Tabla 13. Distribución de los accidentes de tránsito según lugar de ocurrencia y meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	79
Tabla 14. Distribución de las defunciones por accidentes de tránsito según lugar de ocurrencia y meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	79
Tabla 15. Medio de transporte utilizado al momento del accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	80
Tabla 16. Distribución porcentual según medio de transporte utilizado al momento del accidente de tránsito. La Pampa, 2000-2004.....	81
Tabla 17. Defunciones según medio de transporte utilizado al momento del accidente, en meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	82
Tabla 18. Tipo de accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	83
Tabla 19. Defunciones según tipo de accidente de tránsito. La Pampa, 2000-2004....	85

Tabla 20. Distribución porcentual de las muertes por tránsito según tipo de accidentes. La Pampa, 2000-2004.....	86
Tabla 21. Horario de ocurrencia del accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	87

LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

Agos	Agosto
Atr.	Atropello.
Au.	Automóvil.
AVAD	Años de vida ajustados en función de la discapacidad.
Bi.	Bicicleta.
C.F.	Colisión frontal.
C.L.	Colisión lateral.
C.O.	Colisión con obstáculo.
C.P.	Colisión posterior.
Ca.	Camión.
CDC	Center for Injury Prevention and Control. (Centro para Control y prevención de lesiones).
Co.	Colectivo.
De.	Derrape.
DEIS	Dirección de Estadísticas e Información de Salud.
Dic.	Diciembre.
Diur.	Diurno.
EV	Esperanza de vida.
F.	Fatal.
Febr.	Febrero.
G.	Grave.
IC	Intervalo de confianza.
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censo.
ISEV	Instituto de Seguridad y Educación Vial.
L.	Leve.
Mo.	Motocicleta.
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration. (Administración Nacional de la seguridad del tráfico por carreteras).
n.d.	No date. (Sin fecha).
Noc.	Nocturno.
Nov.	Noviembre.
OCDE	Organización para la cooperación y el desarrollo económico.
Oct.	Octubre.

OMS	Organización Mundial de la salud.
OPS	Organización Panamericana de la Salud.
Pe.	Peatón.
PNB	Producto nacional bruto.
PU.	Pick up o camioneta.
Rut.	Ruta.
S/D o s/d	Sin datos.
Sept.	Septiembre.
Urb.	Urbano.
Vu.	Vuelco.

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	14
1.1. <i>Accidentes de tránsito en la provincial de La Pampa</i>	14
1.2. <i>Estado del arte</i>	16
1.2.1. Tratando de entender: definiciones	16
1.2.2. Modelos:	20
1.2.2.1. <i>Modelo causalista o epidemiológico.</i>	20
1.2.2.2. <i>Modelo ecológico</i>	22
1.2.2.3. <i>Modelo sociocultural</i>	23
1.2.3. Impacto epidemiológico	24
1.2.4. Impacto económico	27
1.2.5. La situación Argentina	29
1.3. <i>Caracterización de la provincia de La Pampa</i>	33
2. METODOLOGÍA	38
3. RESULTADOS	43
4. DISCUSIÓN	56
5. CONCLUSIONES	60
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	63
GLOSARIO	72
APENDICES	74
ANEXO	88

1. INTRODUCCION:

1.1. *Accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa*

El presente estudio pretende abordar los accidentes producidos por el tránsito en la provincia de La Pampa en los años 2000-2004, pues estos ocupan el primer lugar de las muertes por causas externas.

Porque es un problema que día a día se sucede en nuestra provincia a un alto costo, no solo económico para el Estado, el sistema de salud y el damnificado, sino también en lo afectivo y emocional para el perjudicado y su entorno. Porque somos parte de una epidemia silenciosa que afecta a todos los sectores de la sociedad mundial (Organización Panamericana de la Salud, 2004; Gelstein y Betoncello, 2006). Porque para prevenir los accidentes de tránsito es imprescindible conocer sus causas.

El texto se estructura de la siguiente manera: en el estado del arte se abordan las diferentes conceptualizaciones de los vocablos en torno al tema de los accidentes de tránsito y su impacto, se realizan una descripción escueta de las características sociodemográficas de la provincia de La Pampa. En metodología se presentan las fuentes de datos y los procedimientos utilizados en la realización del estudio. En cuanto a los resultados, se exponen los hallazgos más relevantes del trabajo a través del análisis descriptivo, de gráficos, cuadros y tablas. En la discusión se revisan los resultados obtenidos en este estudio en comparación con otras investigaciones.

Si bien a nivel nacional se cuenta con material que aborda de diversas maneras los accidentes de tránsito (Macías, 2004; Spinelli et al, 2005; Gelstein y Betoncello, 2006; Machado y Aguilera, 2008; Prado y Muñoz de la Rosa, 2009; Caceres, 2010; Fleitas, 2010; Macías et al, 2010; OPS, 2010; Dirección de Estadística e Información en Salud, 2011), en la Provincia de La Pampa no se encontraron publicaciones de éste tipo de análisis.

El estudio se realizó con los siguientes objetivos:

Objetivo general:

Conocer el perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en la Provincia de La Pampa en el periodo Enero de 2000 a Diciembre de 2004.

Objetivos específicos:

- ✚ Analizar el nivel de lesión sufrida en los accidentes de tránsito.
- ✚ Establecer la distribución de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones.
- ✚ Determinar la razón lesionado / accidente de tránsito.
- ✚ Analizar la totalidad y el porcentaje de las defunciones según mes y lugar de ocurrencia.
- ✚ Estimar la tasa de los accidentes y defunciones por tránsito según departamento de ocurrencia por cada 1000 habitantes.
- ✚ Determinar la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes.
- ✚ Establecer el modo de desplazamiento al momento del accidente de tránsito y el mecanismo que ocasiona el mismo según mes de ocurrencia.
- ✚ Establecer el horario de ocurrencia de los accidentes.
- ✚ Establecer el sexo y el grupo etario de los fallecidos en accidentes de tránsito.

1.2. *Estado del arte.*

1.2.1. **Tratando de entender.**

En el abordaje de los accidentes de tránsito resulta necesario esclarecer el uso de la terminología empleada ya que en intervenciones de salud y en la cotidianeidad se utilizan los términos accidente y lesión no intencional como si fueran sinónimos.

Más allá de que muchos autores usen el vocablo accidente, en su expresión gramatical y jurídica, éste no refleja exactamente lo que se quiere decir. La persistencia con que se siguen considerando accidentales los sucesos, muertes o lesiones no intencionales hace recordar la afirmación de Jeremías Bentham, quien decía que “nunca es tan difícil refutar el error como cuando tiene sus raíces en el lenguaje”, por lo cual, el uso de la terminología correcta y constante ayudará a comprender que los accidentes de tránsito son predecibles y que tal conocimiento, unido a esfuerzos por ejecutar estrategias de prevención, contribuirá a disminuir su incidencia y severidad. Estas razones han llevado a que la palabra “accidente” tienda a dejar de utilizarse (Holder et al, 2001; Organización Mundial de la Salud - Banco mundial 2004), proponiéndose en su lugar el uso de la expresión “accidente traumático”, que no tiene connotación azarosa y permite hacer referencia a factores de riesgo identificables, los cuales incluyen interacciones entre: personas, vehículos, procesos y el medio ambiente físico y social (Loimer y Guarnieri, 1996; Naciones Unidas, 2003), sin hacer referencia al aspecto intencional.

La OMS (1995) define accidente de tránsito como “cualquier accidente de vehículo que ocurre en la vía pública (por ejemplo, que se origina en, termina en, o afecta parcialmente a un vehículo en la vía pública”, y a los accidentes de transporte como “cualquier accidente que involucra a un medio diseñado fundamentalmente para llevar personas o bienes de un lugar a otro, o usado primordialmente para ese fin en el momento del accidente”. Lossetti y colaboradores en, Accidentes de Tránsito: consideraciones médico-legales, lesionológicas y tanatológicas (2003), definen al accidente de tránsito como "un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o daños en las cosas". En el Atlas de Seguridad Vial en México (Chias, n.d.), se define a los accidentes de tránsito como “accidentes estocásticos”, es decir, que tienen una “parte aleatoria (conforme se avanza en el conocimiento se minimiza el azar) y una parte determinística (horario,

sitios de mayor frecuencia, condiciones del conductor, etc.) y es sobre estos que se puede incidir para prevenir su ocurrencia”.

En su diccionario de la lengua española la Real Academia Española (1984a) define accidente (Del lat. *accīdens, -entis*), según tres de sus acepciones, como:

- “1. m. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas.
2. m. Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas. Seguro contra accidentes.
3. m. Indisposición o enfermedad que sobreviene repentinamente y priva de sentido, de movimiento o de ambas cosas”.

En cuanto al término accidente (Del lat. *eventus*) la Real Academia Española (1984b) en su diccionario de la lengua española lo define, a saber:

1. m. acaecimiento.
2. m. Eventualidad, hecho imprevisto, o que puede acaecer

La Real Academia Española (1984c) en su diccionario de la lengua española define lesión (Del lat. *laesio, -ōnis*) según las acepciones:

- “1. f. Daño o detrimento corporal causado por una herida, un golpe o una enfermedad.
2. f. Daño, perjuicio o detrimento”.

La Organización Mundial de la Salud define a las lesiones como “el menoscabo orgánico que resulta de la exposición a una energía mecánica, térmica, eléctrica, química o radiante que interactúa con el organismo en cantidades o con un índice que excede el límite de tolerancia humana” (OMS – Banco Mundial, 2004). Una lesión es causada por la exposición aguda a agentes físicos tales como energía mecánica, calor, electricidad, químicos y radiación ionizante, que interactúan con el cuerpo en cantidades o a una tasa que excede el límite de la tolerancia humana (Baker et al, 1992). El carácter agudo del accidente, es ciertamente un factor que influye en esta consideración, cuanto más corto es el tiempo entre la exposición y los efectos físicos resultantes, es más probable que se clasifique como “lesión”, en lugar de “enfermedad” (Espitia-Hardeman y Paulozzi, 2005).

El comité de trauma del Colegio Americano de Cirujanos, define al mecanismo lesional como “el origen de las fuerzas que producen deformaciones mecánicas y respuestas fisiológicas que causan daño anatómico o cambio funcional en el organismo del paciente traumatizado” (Machado y Aguilera, 2008).

En cuanto a las lesiones según la intención del acto (Centro para Control y prevención de lesiones, 1989), es posible clasificarlas de la siguiente manera:

- ✚ Lesiones no intencionales incluyen todas las lesiones relacionadas con accidentes de tráfico y transporte, las ocurridas en los hogares, en el trabajo, en espacios públicos, en actividades deportivas, y las causadas por desastres naturales.
- ✚ Lesiones violentas incluye las lesiones por violencia interpersonal, colectiva y las auto-infligidas.

Por la temática abordada interesa considerar las lesiones no intencionales, a las que se define según Barss y colaboradores (1998) y CDC (1989) como:

- ✚ Accidentes en los cuales se produce daño físico en el cuerpo.
- ✚ El daño resulta de la aplicación excesiva de algún tipo de energía en el cuerpo (por ejemplo: mecánica, eléctrica, etc.); o por exposición a agentes externos (por ejemplo: envenenamiento); o por la falta de elementos vitales (por ejemplo: oxígeno)
- ✚ Accidentes en los cuales la exposición o privación no es producida deliberadamente por la misma u otra persona.

La energía que causa la lesión puede ser:

- ✚ Cinética (de movimiento)
- ✚ Mecánica (impacto con un objeto fijo).
- ✚ Radiante (una onda explosiva)
- ✚ Térmica (aire o agua que está demasiado caliente o fría)
- ✚ Eléctrica (rayo, choque eléctrico)
- ✚ Química (veneno o sustancia que altera la mente como medicamentos o alcohol).

La energía cinética del vehículo circulante genera la posibilidad de traumatismos. El riesgo de colisión y, como consecuencia de esta, la probabilidad de lesión o muerte, tienen relación con factores tan diversos como la hora del día, el día de la semana, el estado del vehículo, la geografía, características personales, estado psicofísico y otras (Robertson, 1983; Evans, 1996).

En la decima revisión de la Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud (OMS, 1995) se denomina lesiones de causas externas "a los accidentes ambientales y circunstancias como causas de traumatismos, e incluye a los accidentes (lesiones no intencionales), las lesiones auto infligidas intencionalmente, las agresiones, los accidentes de intención no determinada y las intervenciones legales y operaciones de guerra.

En dicha clasificación se dispone de códigos correspondientes a accidentes de tránsito, a saber:

V01-X59 Accidentes

- V01-V99 Accidentes de transporte
- V01-V09 Peatón lesionado en accidente de transporte.
- V10-V19 Ciclista lesionado en accidente de transporte.
- V20-V29 Motociclista lesionado en accidente de transporte.
- V30-V39 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en accidente de transporte.
- V40-V49 Ocupante de automóvil lesionado en accidente de transporte.
- V50-V59 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en accidente de transporte.
- V60-V69 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en accidente de transporte.
- V70-V79 Ocupante de autobús lesionado en accidente de transporte.
- V80-V89 Otros accidentes de transporte terrestre.
- V98-V99 Otros accidentes de transporte, y los no especificados.
- W00-X59 Otras causas externas de traumatismos accidentales.

Resulta interesante notar que en dicha clasificación, se persiste en el uso del término accidente para referirse a los accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud define la violencia como: el uso intencional de la fuerza física o el poder, de hecho o como amenaza, contra uno mismo, otra persona o un grupo o comunidad, que cause, o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones (Krug et al, 2002). La violencia se presenta con una complejidad tal, que traspassa diferentes expresiones de la sociedad y en esa dinámica nos constituye en víctimas, victimarios y espectadores (Spinelli et al, 2005). El espacio público y el tránsito son utilizados como ámbitos donde se ejerce violencia, en el que los diferentes involucrados (conductores, pasajeros, peatones, autoridades) detentan disímiles grados de poder y operan conociendo en grados variables las reglas y cumpliendo sus disposiciones aprendidas (variables entre culturas y entre categorías y jerarquías sociales en una misma sociedad).

Según el uso popular los llamados accidentes no son producto del azar ni de la fatalidad, ni tampoco intencionales, en el sentido de querer conscientemente producir un daño (excluye al sujeto de la secuencia que deriva en una lesión no intencional). Para la autora de esta tesis el término que debería utilizarse para referirnos a los accidentes producidos por el tránsito es acontecimiento, ya que este significa un "hecho o suceso, especialmente cuando reviste cierta importancia" (Real Academia

Española, 1984d). A pesar de lo expuesto, en el presente trabajo se emplea el término accidente de tránsito.

1.2.2. Modelos:

1.2.2.1 Modelo Causalista o Epidemiológico.

En los modelos multicausales se denomina a los factores causales como factores de riesgo. Un factor de riesgo es una característica que se ha observado asociado con un aumento de la probabilidad de que aparezca una enfermedad o lesión de causa externa. La presencia de un factor de riesgo no implica necesariamente la existencia de una relación causa-efecto; significa que, por lo menos, se ha establecido una asociación a nivel individual. Se buscan “causas necesarias pasibles de intervención” (Eells, 1991).

Los diversos factores causales no tendrían el mismo peso relativo para provocar una enfermedad o lesión de causa externa. Se hace referencia según la importancia de la causación de factores predisponentes, facilitadores, desencadenantes y potenciadores. Una manera de pensar éstos factores, es abordarlos según la clasificación de Haddon quien intenta darnos algo de luz al respecto aplicando la triada epidemiológica a la secuencia de los accidentes de tránsito.

Matriz de Haddon:

Consiste en un modelo dinámico que muestra las posibilidades de intervención para disminuir las lesiones causadas por el tránsito. Haddon definió tres fases en la secuencia de un accidente de tránsito y las correlaciono con los factores de la triada epidemiológica, como resultado obtuvo un modelo matricial de nueve celdas que permite visualizar las oportunidades de intervención de los responsables del asunto para reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias. Resultando un verdadero aporte en el marco de las perspectivas de la salud pública y la igualdad social (Baker et al, 1992; Cabrera et al, 2009).

En los párrafos subsiguientes se desarrollaron los factores intervinientes, los cuales se organizaron en una matriz bidimensional (cuadro 1), a saber:

Huésped: el ser humano y su comportamiento en la operación del vehículo. Por ejemplo: consumo de alcohol, uso de drogas que alteran el nivel de atención (ya sea conductor o peatón); falta de uso del cinturón de seguridad para los conductores o

pasajeros, el no uso de cascos protectores para motociclistas y ciclistas; escasa experiencia al conducir, exceso de velocidad; falta de conciencia de la existencia de otros vehículos circulantes y uso de teléfonos celulares al manejar, etc.

Agente: vehículo y características particulares del mismo, la energía cinética del vehículo, cinturones de seguridad ausentes o inapropiados; exceso de pasajeros; diseño inadecuado del vehículo en cuanto a la visibilidad o la posibilidad de maniobrar.

Medio ambiente: es el espacio en el cual el agente y huésped interactúan. Por ejemplo: leyes y reglamentaciones vigentes, características de las rutas, alta velocidad y densidad de tráfico; zonas poco seguras para cruzar las calles (para los niños), cruces peatonales o paradas de autobús inadecuados, etc.

Pre-accidente: circunstancia existente antes de que ocurra el accidente de tránsito. Es el período sobre el cual se podrían realizar acciones primarias para la prevención del accidente. Por ejemplo: controles de alcoholemia, educación vial, etc.

Accidente: circunstancia durante el mismo. Se podrían realizar acciones de prevención secundarias. Por ejemplo: uso de cinturón de seguridad, sillas para bebés, etc.

Post-accidente: circunstancia que ocurre después del accidente. Se deberían llevar a cabo acciones de prevención terciaria. Servicios de emergencias, rehabilitación, etc (Haddon, 1968; Garbarino, 1985).

Cuadro 1. Matriz de Haddon.
 Factores relacionados con la posibilidad de un accidente de tránsito.

Fases	Huésped (humano)	Agente (vehículo)	Medio ambiente
Pre-accidente	Escasa experiencia de conducción. No uso de luces bajas. Poca visión del conductor. Conductor cansado o ebrio. Aplicación de la reglamentación por la policía	Dificultad para controlar el vehículo. (maniobrabilidad) Mal estado de llantas y frenos. Luces. Capacidad para desarrollar velocidad.	No cumplimiento de las leyes de tránsito. Conducir bajo los efectos del alcohol. No concientización de los riesgos en la ruta. Diseño y trazado de la calzada
Accidente	No uso de porta infante. No uso de cinturón de seguridad.	Tamaño del vehículo. Velocidad al impacto. Ausencia de airbag u otros dispositivos de seguridad.	No existencia de áreas de recuperación. Nocturnidad. Objetos protectores contra choques
Post Accidente	Primeros auxilios. Acceso a atención médica Condiciones previas a la lesión. Edad y sexo del lesionado.	Mal estado del sistema de combustible. (riesgo de incendio) Facilidad de acceso	Sistemas de traslado de heridos y de comunicación. Fluidez del tránsito.

Fuentes: adaptado de Baker et al, (1992).

1.2.2.2. *Modelo Ecológico.*

El modelo ecológico se introdujo en los años setenta y se aplicó inicialmente al maltrato de menores (Garbarino y Crouter, 1978). Luego se aplicó a violencia juvenil y, posteriormente se ha utilizado para explicar la violencia en la pareja y el maltrato contra las personas ancianas (Schiamberg y Gans, 1999).

Basándose en la tríada enfermedad/padecimiento/afección, uno de sus retos más apremiantes estriba en integrar los planos de la enfermedad tisular y fisiológica, con el plano de la experiencia del sujeto, y el plano de su expresión y génesis social, en tanto genera representaciones sociales del enfermar que implican: roles legitimados, etiquetas estigmatizantes y otros “efectos secundarios” (Hersch Martínez y Haro, 2007).

Este modelo examina la acción recíproca de factores individuales, sociales, culturales y ambientales que incrementan o disminuyen el riesgo de ser víctima o victimario en accidentes de tránsito relacionados con la violencia (Krug et al, 2002).

El modelo ecológico señala cómo la salud y el bienestar de un sujeto son afectados por una interacción dinámica entre varios niveles (individuales, relacionales, comunitario y sociales) que interactúan en el transcurrir de la vida del sujeto; y cómo la violencia es el resultado de esta interacción (Baker et al, 1992; Berger y Mohan, 1996).

A Nivel Individual, procura identificar los factores biológicos y de historia personal que un individuo trae en su comportamiento que aumentan la probabilidad de ser víctima o victimario, tales como: impulsividad, bajos logros educacionales, abuso de sustancias estimulantes (alcohol, drogas) que pueden alterar el nivel de atención de una persona (tanto conductores como peatones), falta de uso del cinturón de seguridad para los conductores de automóviles o pasajeros, de cascos protectores para motociclistas y ciclistas, exceso de velocidad, falta de conciencia de la presencia de otros vehículos o motociclistas, poca experiencia como conductores, y uso de teléfonos celulares mientras se maneja.

En el Nivel Relacional, explora cómo las relaciones sociales proximales (relaciones con los compañeros, amigos y miembros de la familia) aumentan o disminuyen el riesgo para ser víctima o victimario. Algunos ejemplos son: educación severa por parte de los padres, ser parte de grupos de amigos involucrados en actividades delictivas, falta de monitoreo y supervisión por parte de los padres, abuso de sustancias estimulantes (alcohol, drogas) que pueden alterar el nivel de atención de una persona (tanto conductores como peatones) y se potencia en grupo (Krug et al, 2002).

En lo Comunitario, examina los contextos de la comunidad en los cuales las relaciones sociales se desarrollan (escuelas, clubes, lugares de trabajo y vecindarios) y busca identificar las características de estos entornos que se asocian con ser víctimas o agresor, tales como: alta movilidad residencial, alta densidad de población, tráfico de drogas, altos niveles de desempleo, aislamiento social, poco soporte institucional, no tener grupo de pertenencia.

A Nivel Social, examina los factores que crean un espacio aceptable para la violencia, aquellos que reducen las inhibiciones contra violencia, y aquellos que crean y mantienen distancia entre diferentes segmentos de la sociedad o tensiones entre diferentes grupos o países. Algunos ejemplos de estos factores incluyen: normas culturales que aceptan la violencia como una manera de resolver los problemas, considerar los comportamientos suicidas como una elección individual y no como un acto de violencia que puede ser prevenido, normas que dan prioridad a los derechos paternos sobre el bienestar de los niños, normas que perpetúan el predominio de género, falta de acceso al cuidado de salud, inequidades educativas, económicas y políticas (Krug et al, 2002).

1.2.2.3. *Modelo sociocultural.*

La descripción de este modelo, se basa en la Conferencia de clausura presentada en el tercer *coloquio de REDAM: ¿Epidemiología Sociocultural o Antropología Médica?* Algunos ejes para un debate interdisciplinar (Hersch Martínez y Haro, 2007).

Hersch Martínez y Haro consideran que el enfoque definitorio de una epidemiología sociocultural debe ser la categoría del daño evitable, porque sintetiza el cometido operativo de una epidemiología en desarrollo. El planteamiento de una epidemiología sociocultural distinta a la perspectiva tanto epidemiológica como de la antropología médica, señala la emergencia de una asignatura pendiente para ambas disciplinas: la de resolver miradas tradicionalmente fragmentadas respecto a los problemas colectivos de salud. La propuesta de la epidemiología sociocultural sería el enlace entre perspectivas que se han venido trabajando por separado.

Al colocar lo “sociocultural” detrás de la epidemiología, los autores están supeditando la mirada a un nodo central que ha sido comúnmente soslayado en antropología médica: el del daño evitable. Esta subordinación existe porque expresa sencillamente la razón de ser de la epidemiología como herramienta de la salud pública.

Es el daño lo que se intenta explicar, cuantificar, comprender y calificar, lo que constituye el eje central de preocupación y ocupación salubrista, y es su multidimensionalidad lo que una perspectiva antropológica vertida a la epidemiología tendría que comprender y evidenciar. Sin el referente de la salud, el daño no tiene sentido, pero sin el referente del daño a esa salud, la epidemiología carece de sentido. La epidemiología, en esa perspectiva, es una ciencia de la enfermedad en sentido poblacional. Sin embargo, a diferencia de la mirada convencional, la noción de daño evitable debe comprenderse identificando en los determinantes de la enfermedad los variados factores que concurren en la expresión patológica, lo que implica replantear categorías como estilo de vida y riesgo, en función de otras construidas desde una perspectiva sociocultural, como vulnerabilidad y modo de vida, a las que sin embargo les hace falta mayor operacionalización.

La figura operativa del daño evitable pone acento en la enfermedad como un hecho entero, total y globalizador que presenta diversas facetas: como un proceso de múltiples implicaciones, como un marcador de cultura, de economía, de sanidad, de biología, pues tan importante es dilucidar y clasificar matices de las diversas aproximaciones al fenómeno de la salud alterada como fijar un eje en la enfermedad, identificando en ese eje el daño evitable en sus diversos matices: el daño biológico, sanitario, ecológico, económico, el daño político y cultural, todos con su respectivo grado y naturaleza de evitabilidad.

1.2.3. Impacto epidemiológico.

Para el año 2000, la tasa de mortalidad por lesiones no intencionales producidas por el tránsito en el mundo fue del 20,8 por 100.000 habitantes (30,8 en hombres y 11,0 en mujeres). En las Américas, fue de 26,7 para los hombres y 8,4 para las mujeres. Las Américas llevan 11% de la carga de la mortalidad por lesiones por accidente de tránsito a nivel mundial (OPS, 2004).

La Organización Mundial de la Salud considera que en los países de altos ingresos (Australia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Suecia y EEUU) por cada persona que muere por una lesión de tránsito, hay 30 hospitalizados graves y 300 reciben tratamiento de emergencia, muchísimas personas son atendidas en centros de atención o no requieren cuidados (Gráfico 1). Las personas de bajos ingresos, sin tener en cuenta el país, son más proclives a sufrir lesiones y tienen menos posibilidades de sobrevivir y más de quedar discapacitado (Holder et al, 2001).

Millones de personas, alrededor del mundo, se enfrentan a la muerte o la discapacidad de familiares debido a lesiones producidas por el tránsito. Sería absurdo asignar un valor cuantitativo a cada caso de muerte y sufrimiento humano, sumarlos todos y obtener una cifra que refleje el costo social a nivel mundial de los choques y las lesiones ocasionadas por el tránsito (Jacobs et al, 2000).

Gráfico 1. Pirámide de las lesiones.



Fuente: Adaptado de Espitia-Hardeman y Paulozzi (2005).

En 1997, el total acumulado de defunciones causadas por el tránsito se estima en 25 millones (Faith, 1997). Para el 2002 se estima que murieron 1,18 millones de personas a consecuencia de choques en la vía pública, lo que significa una media de 3.242 fallecimientos diarios, lo que representa el 2,1% de las defunciones mundiales, convirtiéndose las lesiones causadas por accidentes de tránsito en la undécima causa de muerte en el mundo (OMS – Banco Mundial, 2004).

Se calcula que cada año, entre 20 millones y 50 millones de personas resultan heridas por accidentes de tránsito. La cifra estimada de AVAD perdidos por accidentes de tránsito en 2002 es de 38,4 millones, lo que representa el 2,6% de todos los AVAD perdidos. Situando los traumatismos causados por tránsito en el noveno puesto de responsables de la carga mundial de morbilidad y lesiones (Cuadro 2), y se calcula que aumentará a 71,2 millones (lo que representara el 5,1% de la carga mundial de morbilidad) (Murray y Lopez, 1996a; Jacobs et al, 2000).

Se prevé que entre 2000 y 2020, las muertes resultantes de los accidentes de tránsito disminuirán aproximadamente el 30% en los países de ingresos altos, pero aumentarán notablemente en los países de bajos y medianos ingresos. De no emprenderse las acciones pertinentes, se espera para el 2020, que las lesiones causadas por accidentes de tránsito ocupen el tercer lugar de la carga mundial de morbilidad y lesiones (Cuadro 2) (Murray y Lopez, 1996a; OMS – Banco Mundial, 2004).

Cuadro 2. Cambio de rango de las diez causas principales de la carga mundial de morbilidad según los AVAD perdidos

1990		2020	
Rango	Enfermedades o traumatismos	Rango	Enfermedades o traumatismos
1	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	1	Cardiopatía isquémica
2	Enfermedades diarreicas	2	Depresión unipolar grave
3	Trastornos perinatales	3	Traumatismos causados por el tránsito
4	Depresión unipolar grave	4	Trastornos cerebrovasculares
5	Cardiopatía isquémica	5	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
6	Trastornos cerebrovasculares	6	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
7	Tuberculosis	7	Tuberculosis
8	Sarampión	8	Guerras
9	Traumatismos causados por el tránsito	9	Enfermedades diarreicas
10	Anomalías congénitas	10	VIH

Fuentes: Murray y Lopez (1996a).

Nota: AVAD (años de vida ajustados en función de la discapacidad).

Para el año 2002 más de la mitad de las defunciones mundiales por accidentes de tránsito se produjeron en personas de 15 a 44 años (73% son varones), correspondiendo al 60% de todos los AVAD perdidos por lesiones causadas por el tránsito. Para los países de altos ingresos, las mayores tasas de mortalidad se registraron en el grupo de 15 a 29 años, mientras que en los países de bajos y medianos ingresos correspondieron a las personas de 60 años y más (superando las 193.000 defunciones para el año 2002). Las personas de edad tienen más probabilidades de fallecer o quedar gravemente discapacitadas, porque por lo general tienen menos capacidad de recuperación (OMS – Banco Mundial, 2004).

Con respecto a las tasas de mortalidad infantil por accidentes de tránsito, en los países de bajos y medianos ingresos son mucho mayores que en los de altos ingresos (OMS – Banco Mundial, 2004).

1.2.4. Impacto económico.

El costo económico de los choques y de las lesiones causadas por el tránsito asciende estimativamente al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos. El costo mundial se calcula en US\$ 518 000 millones anuales, de los cuales US\$ 65 000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos; este monto es mayor del que reciben en concepto de ayuda al desarrollo (Jacobs et al, 2000; OMS – Banco Mundial, 2004). Las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga no sólo para la economía mundial y de los países, sino también para la de los hogares. La pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones sumergen a muchas familias en la pobreza (OMS, 1984). Se estima que del total de los lesionados por accidentes de tránsito el 16% no retorna a su trabajo, así como un tercio, de los lesionados, disminuye sus actividades de esparcimiento (Anderson et al, 1997; OMS, 1984).

El costo económico de los accidentes de tránsito se puede clasificar en cinco grupos, de acuerdo a lo siguiente: 1. Pérdidas y daños materiales. 2. Gastos médicos directos. 3. Gastos administrativos. 4. Pérdidas de producción y consumo. 5. Daños morales y biológicos. La secuencia de enumeración es de acuerdo a la dificultad de establecer ese costo (Cuadro 3) (Berger y Mohan, 1996; NHTSA, 1998).

Algunos elementos de la lista son muy complejos de analizar y muchos investigadores disienten profundamente en la manera de realizar los cálculos. Los primeros tres elementos se pueden estimar a partir de muestreos de los accidentes (bases de datos de los informes policiales o de institutos dedicados a la problemática), de consultas en los hospitales, centros de atención especializados e institutos de rehabilitación, y del relevamiento de los gastos administrativos (policía, bomberos, poder judicial). Tanto las pérdidas de producción y consumo como los daños morales y biológicos son los más difíciles de estimar y aquí es donde subyacen las diferencias de criterio. Cabe aclarar que la utilidad de la valuación económica se circunscribe principalmente a establecer la conveniencia de invertir en la prevención de las lesiones

no intencionales producidas por el tránsito, y que todos los métodos buscan llegar a un valor aproximado (NHTSA, 1998).

La National Highway Traffic Safety Administration expresa en su informe de 1998 que el costo económico de una muerte es de casi un millón de dólares, y el de una herida grave es de aproximadamente cien mil dólares más.

Cuadro 3. Costo directo de las lesiones. Lista parcial.

Servicios de urgencia: Ambulancia, sala de urgencias, técnico / paramédicos, médicos de emergencia, médicos generales, enfermeras, diagnóstico por imágenes, laboratorio, psicólogos.
Costos de Hospitalización: Servicios médicos y enfermería, sala de operaciones, medicamentos. Laboratorio. Diagnóstico por imágenes.
Consulta Externa: Servicios, medicamentos, instrumental
Rehabilitación: Terapia de rehabilitación: ocupacional, de habla y audición, prótesis
Atención a largo plazo: adaptación de ambiente (por ejemplo: rampas para sillas de ruedas), Psicólogos.
Visitas a los hogares por personal de salud: enfermera, auxiliares.
Costos administrativos: Aseguradoras, organismos médicos del gobierno; Vehículos especiales y adecuaciones en el medio ambiente para personas con discapacidades.
Honorarios legales, costos de los tribunales, costos policiales
Costos de servicios sociales: Asistente social, asistente social médico.
Costos del funeral y médicos forenses
Costos emocionales de otras personas afectadas: Testigos, miembros de la familia.

Fuentes: Adaptado de Berger y Mohan (1996).

El impacto que tienen los accidentes de tránsito en la población económicamente activa se asemeja a la pandemia del SIDA al afectar especialmente a los adultos entre las edades de 15 a 44 años y constituir la principal causa de muerte entre los hombres y la quinta en importancia para las mujeres (Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, 1998).

Numerosos estudios comprueban que los traumatismos ocasionados por el tránsito causan de un 30% a un 86% de las hospitalizaciones por traumatismos en algunos países de bajos y medianos ingresos. De acuerdo a 15 estudios, la duración media de la internación hospitalaria de las personas con lesiones causadas por el tránsito era de 20 días. Estos pacientes representaban entre el 13% y el 31% de todas

las personas atendidas por traumatismos y el 48% de la ocupación de camas en plantas quirúrgicas; eran, asimismo, los usuarios más frecuentes de los quirófanos y las unidades de cuidados intensivos. El incremento de la carga de trabajo en los departamentos de radiología y la mayor demanda de servicios de fisioterapia y rehabilitación, se atribuyen en gran medida a las lesiones causadas por el tránsito, independientemente de los costos de la atención sanitaria y la rehabilitación, los traumatizados soportan costos adicionales. Una discapacidad permanente, como puede ser la pérdida de una extremidad, paraplejía, tetraplejía, pérdida de la visión, etc., puede impedirle a una persona el logro de objetivos y obligarla a depender de otros para su sustento económico y de los cuidados físicos cotidianos. Los traumatismos menos graves pueden ocasionar dolor crónico y limitar la actividad física de la persona afectada durante largos periodos. Las quemaduras graves, contusiones y laceraciones pueden ocasionar un trauma emocional a consecuencia de una desfiguración permanente (OMS – Banco Mundial, 2004).

Muchos países de bajos y medianos ingresos no pueden dispensar todos los servicios de atención sanitaria que recibirían las personas que sufren traumatismos causados por el tránsito en los países de ingresos altos (OMS – Banco Mundial, 2004). El sector sanitario se beneficiaría mucho de la prevención de las lesiones producidas por el tránsito, porque se reducirían las hospitalizaciones y la gravedad de los traumatismos. De la misma manera que se beneficiaría al garantizar condiciones más seguras para los peatones y los ciclistas, así un mayor número de personas adoptara el hábito de caminar o ir en bicicleta, sin temer por su seguridad (OMS – Banco Mundial, 2004).

1.2.5. La situación Argentina.

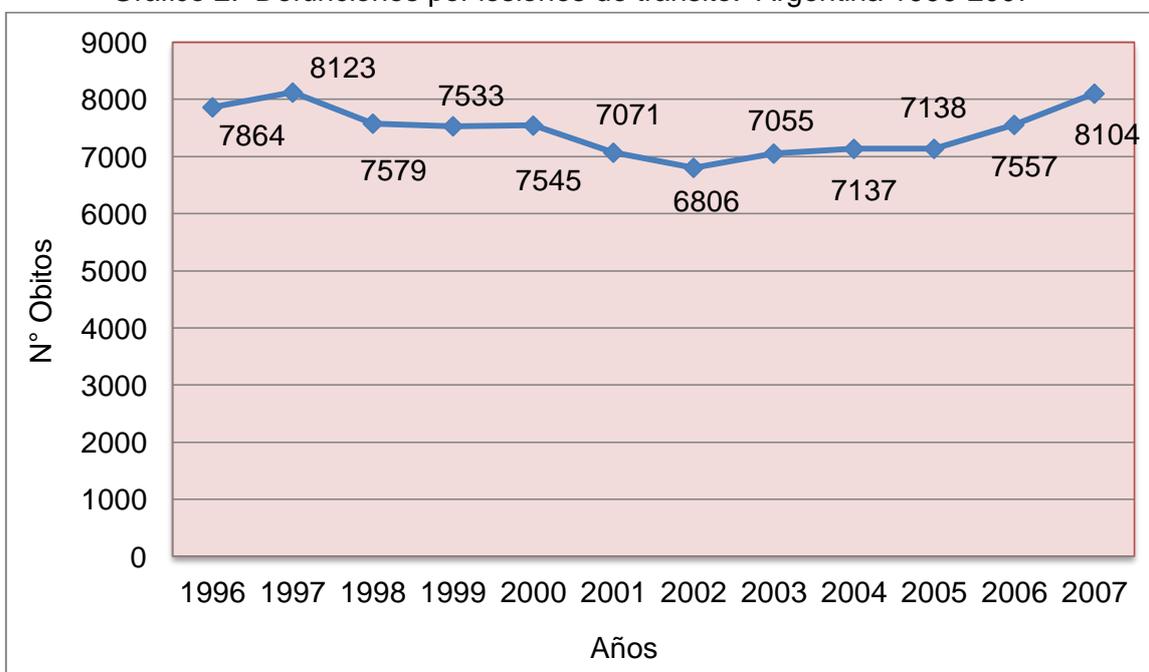
Caracterizar la situación de las lesiones no intencionales producidas por el tránsito en la Argentina no es sencillo, puesto que la información disponible sobre las mismas es fragmentada y heterogénea, por lo cual su uso y utilidad son limitados. No existe un registro estadístico único y la información proveniente de distintas fuentes muestra deficiencias (Gelstein y Betoncello, 2006).

Según el Ministerio de Salud de la Nación, Secretaria de políticas, regulación e institutos quien provee información de la Dirección de Estadísticas e Información Sanitaria, en la Argentina, en los años 2000-2004, las muertes causadas por lesiones no intencionales producidas por el tránsito promedian los 3.472 individuos por año. Observándose una tendencia de crecimiento entre 2000 y 2001, para disminuir

abruptamente en el 2002 (hecho que se puede deber al avatar político, económico y social que se vivió en la Argentina en el período 2001-2002) (DEIS 2011). Las tasas de mortalidad reflejan este comportamiento general, habiéndose ubicado en torno a las diez cada cien mil habitantes defunciones por lesiones no intencionales producidas por el tránsito entre 1999-2001 y algo más de ocho cada cien mil habitantes defunciones por tránsito en 2002 y 2003. La cantidad y tasa de lesionados, presenta un comportamiento más errático en el período considerado, aunque en general tienden a aumentar (Gelstein y Betoncello, 2006). Para el período 1985-2001 las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito presentaron un comportamiento levemente descendente, con algunas oscilaciones, encontrándose entre las más bajas de América Latina (Macías et al, 2010).

El posible subregistro que pueden presentar los datos sobre lesiones por accidentes de tránsito en nuestro país ha sido advertido por numerosos especialistas. Organizaciones civiles estiman que las cifras oficiales muestran una marcada omisión, indicando que el fenómeno tendría una envergadura mucho mayor, según la Asociación Luchemos por la Vida (2010) el número anual de víctimas fatales oscila en 8.000 (Gráfico 2). Desgraciadamente, la fuente no se especifica, por lo que no es posible esclarecer con fundamento esta cuestión.

Gráfico 2. Defunciones por lesiones de tránsito. Argentina 1996-2007



Fuente: elaboración propia en base a Luchemos por la Vida (2010).

La Dirección de Estadísticas e Información Sanitaria, muestra que unas 4.000 personas murieron por año en la Argentina por lesiones ocasionadas por el tránsito para los años 1999-2002. Los hombres constituyen el mayor número de víctimas de accidentes de tránsito ya que representan el 76% de los casos (1997-2005). Según la OMS, ser hombre y joven constituye un importante factor de riesgo de accidente de tránsito (OMS – Banco Mundial, 2004; Gelstein y Betoncello, 2006). El número de víctimas totales es un dato primordial para conocer el estado real de la situación, sin embargo, es más útil expresarlo como tasa de mortalidad, es decir como una proporción de la población expuesta a riesgo para cada grupo de edad. La tasa anual promedio del país para el período considerado se ubica en el orden del 11,9 por cien mil habitantes (Gelstein y Betoncello, 2006).

Según el promedio de la mortalidad por provincia para los años 1999-2002, se observa un predominio de víctimas en la provincia de Buenos Aires (1304), seguida por Santa Fe (434), Mendoza (333), la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (317) y Córdoba (249). Mientras que para el mismo período la tasa de mortalidad de las provincias de San Luis (22,74), Santa Cruz (22,17), La Pampa (21,83) y Mendoza (21,52) casi duplican dicha tasa global (11,9) (Gelstein y Betoncello, 2006).

En el grupo de jóvenes de 15 a 19 años el incremento de las muertes en accidentes de tránsito, fue del 46% del 2005 al 2008, lo cual convirtió a los accidentes de tránsito en la principal causa de muerte de dicho grupo etario (Fleitas, 2010). Las muertes en motos en el 2008 crecieron respecto al 2005 un 124%, y a 1997 un 270%. Las muertes de ocupantes de autobuses en el 2008 se incrementaron respecto del 2005 un 65% y de 1997 un 45%. Las muertes en camionetas en el 2008 crecieron respecto del 2005 un 31% y de 1997 un 515%. Las muertes provocadas por accidentes contra motos en el 2008 se incrementaron respecto del 2005 un 26%, y de 1997 un 404% (Fleitas, 2010).

De acuerdo a los resultados obtenidos en la Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo, realizada por el Ministerio de Salud de la Nación en el año 2005, el grupo de jóvenes de 18 a 24 años, es el que menos usa cinturón de seguridad en comparación con otros grupos etarios (OPS/OMS Argentina, 2011).

En el 2008 las muertes de niños en accidentes de tránsito, fue de un -43% respecto a 1997 y de -12% al 2005 en el grupo de 0 a 4 años, lo cual se puede deber a una eventual mayor implementación de medidas de protección para niños (Fleitas, 2010).

En relación con los países de América Latina, para los años 2005-2006, Argentina presentó 10.238 víctimas fatales, siendo así el tercer país latinoamericano

en siniestralidad, precedido por Brasil (34.381) y México (31.000) (Caceres, 2010). Analizando la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes, México presenta la tasa más elevada (28,9), Argentina ocupa el segundo lugar (26,3) y El Salvador ocupa el tercero (22,2), el resto de los países de Latinoamérica presenta una tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes que va de 12,6 a 19,3. Siendo la única excepción Bolivia con una tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes de 8,7 (Caceres, 2010).

Teniendo en cuenta la tasa de mortalidad por cada 1.000.000 de vehículos, Argentina ocupa el doceavo puesto en Latinoamérica. Quienes presentan las tasas más elevadas son Perú (3.111,6), Nicaragua (2.365,5) y El Salvador (2.261,8) (Caceres, 2010).

De acuerdo al índice de motorización social (cantidad de habitante por vehículo), Argentina ocupa el segundo lugar (4,8) siendo antecedido por República Dominicana (4,7) y precedido por Costa Rica (4,8). Perú presenta el índice de motorización social más bajo (19,7) de América Latina (Caceres, 2010).

Tabla 1. Tabla básica de índices de accidentes de tránsito.

América Latina 2005-2006

PAÍS	A	B	C	D
Argentina	10238	26,3	1263,7	4,8
Bolivia	840	8,7	1427,2	16,3
Brasil	34381	18,5	1113,6	6
Colombia	6527	16,6	1530,6	9,2
Costa Rica	687	15,6	754,9	4,8
Chile	2147	13,2	809,0	6,2
Ecuador	1825	13,8	1975,1	14,3
El Salvador	1538	22,2	2261,8	10,2
Guatemala	1762	12,6	1747,5	13,9
Honduras	840	12,8	1731,9	13,5
México	31000	28,9	1501,1	5,2
Nicaragua	686	13,0	2365,5	18,2
Panamá	441	13,2	725,1	5,5
Perú	4293	15,8	3111,6	19,7
Rep. Dominicana	1602	17,4	812,8	4,7
Uruguay	570	17,2	912	5,3
Venezuela	5225	19,3	1864,2	9,6
Latinoamérica	105513	16,7	1557,3	10

Fuente: Instituto de Seguridad y Educación Tránsito (2005).

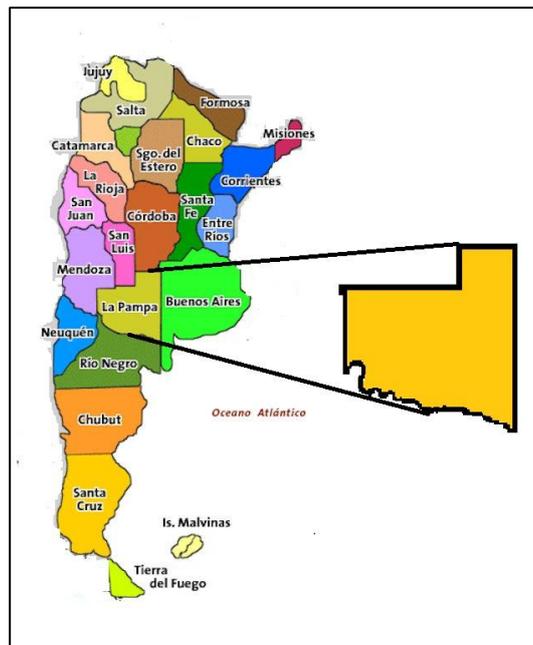
Notas: A: Muertos en accidentes de tránsito (Dato "duro" corregido por coeficiente). B: Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes. C: Tasa de mortalidad por cada 1.000.000 de vehículos. D: Índice de motorización social (Cantidad de habitantes por vehículo).

1.3. Caracterización de la provincia de La Pampa.

La Pampa es una provincia Argentina, situada en la Región Pampeana. Tiene una superficie de 143.440 km², que representa el 6% del total nacional, una población de 318.951 habitantes, con una densidad de 2,2 habitantes por km² (INDEC, 2010).

Limita al oeste con la provincia de Mendoza, al sur con el río Colorado que la separa de la provincia de Río Negro, al este con la de Buenos Aires y al norte con San Luis y Córdoba. Es una de las provincias más jóvenes de la república, ya que fue reconocida políticamente en 1952. Hasta ese año fue Territorio Nacional, que debido a la ley N° 14.037 sancionada en la cámara de diputados, se transformo en provincia por la promulgación de Juan D. Perón (entonces presidente de la Nación).

Gráfico 3. Ubicación geográfica de La Pampa

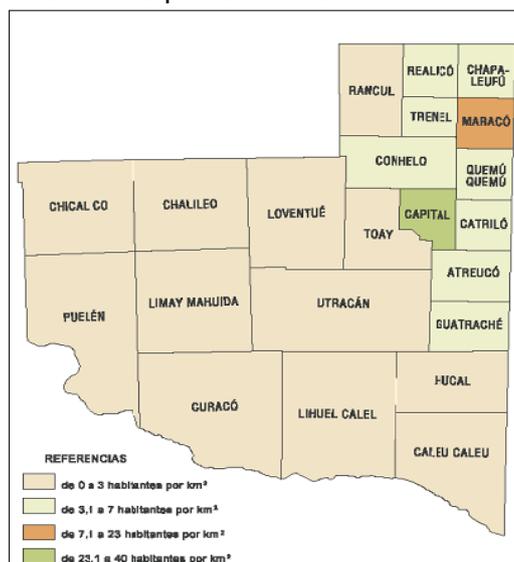


Fuente: Adaptado de Aduana Argentina (2011).

En la región del Noreste de la Provincia se observan las mayores densidades de población, principalmente en los departamentos Capital, Maraco, Realico y Chapaleufú (Gráfico 4).

Hacia el Oeste de la Provincia, se observa una marcada disminución de la densidad de la población, atribuible a condicionantes ambientales que impiden el desarrollo de una actividad económica sustentable que permita el asentamiento poblacional y evite la migración de la población hacia otras zonas de la provincia (Tabla 2).

Gráfico 4. Densidad de población de la Provincia de La Pampa.



Fuente: Gobierno de provincia de La Pampa (2012a).

Tabla 2. Población total y variación intercensal absoluta y relativa por departamento. La Pampa 2001 y 2010

Departamento	Población		Variación absoluta	Variación relativa (%)
	2001	2010		
Total	299.294	318.951	19.657	6,6
Atreucó	10.134	10.153	19	0,2
Caleu Caleu	2.075	2.313	238	11,5
Capital	96.920	105.312	8.392	8,7
Catrileo	6.728	7.293	565	8,4
Chalileo	2.517	2.985	468	18,6
Chapaleufú	10.787	11.620	833	7,7
Chical Co	1.595	1.502	-93	-5,8
Conhelo	14.591	14.077	-514	-3,5
Curacó	886	1.040	154	17,4
Guatraché	9.306	8.831	-475	-5,1
Hucal	7.838	7.540	-298	-3,8
Lihuel Calel	547	439	-108	-19,7
Limay Mahuida	475	503	28	5,9
Loventué	8.649	8.619	-30	-0,3
Maraco	54.699	59.024	4.325	7,9
Puelén	7.757	9.468	1.711	22,1
Quemú Quemú	8.756	8.663	-93	-1,1
Rancul	10.648	10.668	20	0,2
Realicó	15.302	16.227	925	6,0
Toay	9.256	12.409	3.153	34,1
Trenel	5.324	5.426	102	1,9
Utracán	14.504	14.839	335	2,3

Fuente: INDEC (2010). Nota: la población total incluye a las personas viviendo en situación de calle.

Distribución de la Población Urbana y Rural. (INDEC, 2010)

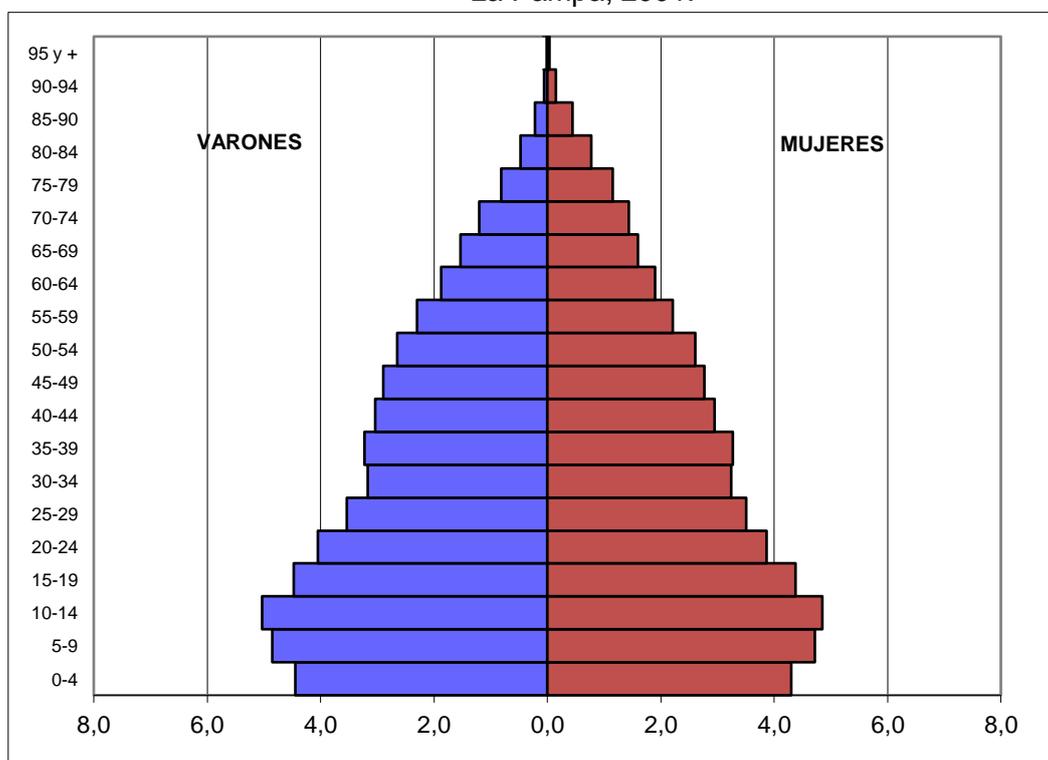
Se considera población urbana a las localidades de 2000 y más habitantes. Se clasifica como población rural a la que se encuentra agrupada en localidades de menos de 2000 habitantes y aquella que se encuentra dispersa en campo abierto.

Las zonas urbanas concentran el 81% de la población de la provincia, mientras que el 21% restante se distribuye en las áreas rurales.

Estructura de población.

La estructura poblacional de la provincia de La Pampa adopta la forma de una pirámide de tipo constrictiva. El patrón de cambio en la estructura poblacional se inicia con el descenso de la mortalidad (general y sus formas específicas) y un posterior descenso de la natalidad, implica un envejecimiento de la población y un aumento de la esperanza de vida, con las consiguientes variaciones de los problemas de salud y prioridades de atención. La Pampa se encuentra en un período intermedio entre una estructura demográfica con población joven con mortalidad infantil menor que la de los países en desarrollo y una estructura con población envejecida con una esperanza de vida aumentada clásica de los países desarrollados. Esto puede observarse en la pirámide poblacional del censo de 2010 (Gráfico 5).

Gráfico 5. Estructura por edad y sexo de la población.
La Pampa, 2001.



Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censo (2001a).

Esperanza de Vida (EV) (2000-2001)

La esperanza de vida es un indicador que se utiliza para estimar el promedio de años de vida que se espera viva un niño recién nacido, si las condiciones de mortalidad existentes a la fecha de su nacimiento persistieran durante su vida.

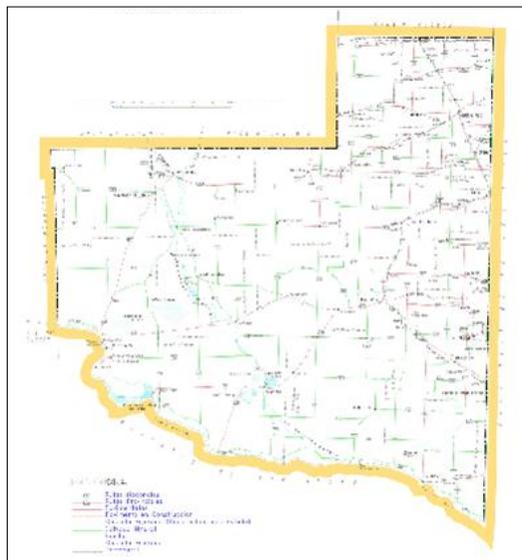
La esperanza de vida promedio del país es de 73,8 años, en la provincia de La Pampa es de 74,8 años, valor que se encuentra dentro de las más altas de la región (OPS- Ministerio de Salud de la Nación, 2010).

La esperanza de vida promedio para las mujeres en el país es de 77,5 años, mientras que para los hombres es de 70 años. En la provincia de La Pampa la esperanza de vida para las mujeres es de 79 años, supera la media del país y presenta una de las más altas para la región. Con respecto a los hombres es de 70,1 similar a la media del país y una de las más bajas de la región (OPS- Ministerio de Salud de la Nación, 2010).

Red vial.

La provincia de La Pampa se encuentra atravesada por rutas nacionales, provinciales y caminos vecinales. Es utilizada como medio de paso necesario para unir las provincial del norte con las del sur y las provincias del este con las del oeste.

Gráfico 6. Mapa de rutas de la Provincia de La Pampa.



Fuente: Gobierno de provincia de La Pampa (2012b)

Legislación vial

Ley Provincial de Tránsito N° 1713 y su decreto reglamentario N° 737 de adhesión a la Ley Nacional de Tránsito N° 24449 y su decreto reglamentario 779/95 en

cuanto no se oponga a las disposiciones de la ley provincial, e introduciendo modificaciones en los siguientes artículos 5, 41, 45, 51, 72, 82. La presente adhesión no comprende los textos observados por el Poder Ejecutivo Nacional en el decreto 179/95. En anexo 16 se realiza una descripción de la ley.

2. METODOLOGÍA.

En el presente estudio se incluyeron cada uno de los accidentes de tránsito, aunque los mismos no ocasionaron lesiones, registrados por la policía de la provincia de La Pampa en el periodo Enero de 2000 a Diciembre de 2004. Quedó excluido cualquier tipo de accidente de tránsito que no fue registrado por la policía de la provincia. Las fuentes de información de este trabajo fueron: el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa (quien recabo información en el momento del accidente de tránsito y de los certificados médicos de las personas que requirieron atención médica) y de la Dirección de Estadística Sanitaria de la Provincia de La Pampa, la cual tomó información de los certificados de defunción y de las estadísticas hospitalarias; para ambas fuentes se trabajo con informes de las bases de datos para el período 2000-2004. La recolección de datos se realizó en el período 2002-2004, pero el análisis de los mismos se realizó entre los años 2008-2011. La recolección de datos fue realizada por la autora de la tesis, primero enviando cartas de solicitud de la información, posteriores entrevistas y reiterados viajes a buscar los datos, los cuales fueron entregados algunos en formato electrónico (Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa) y otros en fotocopia de archivos (Dirección de Estadística Sanitaria de la Provincia de La Pampa).

Para las variables de análisis, se utilizaron los criterios de clasificación del organismo que cedió el dato.

El análisis se realizó siguiendo los siguientes criterios:

1. Nivel de lesión sufrida, según estas sean: leves, graves o fatales. La unidad de análisis fue la víctima con algún nivel de lesión. En los archivos solo se consignan la cantidad de personas que presentan algún tipo de lesión o fallecen, no se cuenta con la cantidad de accidentados totales. Esta variable se obtuvo del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

2. Distribución de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones. La unidad de análisis para los accidentes fue el accidente, y para las lesiones y defunciones la unidad de análisis fue la víctima. Esta variable se obtuvo del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

3. Razón accidente de tránsito/lesionado. Teniendo en cuenta que Razón es el cociente entre dos números, en el que ninguno o sólo algunos elementos del numerador están incluidos en el denominador. La unidad de análisis para los accidentes fue el accidente (numerador), y para los lesionados la unidad de análisis fue la víctima (denominador). También se realizó el cálculo del intervalo de Confianza (IC) para tal proporción en la población. El IC para p se calcula: $p \pm z \cdot EE(p)$ donde EE es el error estándar y queda definido como:

$$EE(p) = \sqrt{p(1-p)/n}$$

z toma el valor de 1,96 para el 95% IC. (Candia B. y Caiozzi A., 2005)

Esta variable se obtuvo del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

4. Lugar de ocurrencia del accidente según meses del período 2000-2004. Las variables analizadas fueron: urbano (ejidos urbanos de pueblos o ciudades) y rural (rutas nacionales, provinciales, caminos vecinales). La unidad de análisis para ambas variables fue el accidente. Los datos fueron obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

5. Tasa de accidentes y defunciones por tránsito según departamento de ocurrencia en el período 2000-2004 por cada 1000 habitantes. La tasa es un tipo especial de razón o de proporción que incluye una medida de tiempo en el denominador. Está asociado con la rapidez de cambio de un fenómeno por unidad de una variable (tiempo). Los componentes de esta tasa son el numerador (accidentes o defunciones), el denominador (se toma como base poblacional de cada departamento y total provincial el censo nacional de población y vivienda 2001), el tiempo específico en el que el hecho ocurre (período 2000-2004) y un multiplicador (1000) (Observatorio Demográfico, 2009). Para la tasa de accidentes la unidad de análisis fue el accidente, pero para la tasa de defunción por accidente de tránsito la unidad de análisis fue la víctima. En el trabajo se analizaron defunciones según lugar de ocurrencia. Está claro, que el denominador utilizado no es el más preciso, ya que las víctimas pueden no ser residentes de ese departamento o de la provincia. Sin embargo ante la imposibilidad de obtener los domicilios de las personas involucradas en el accidente de tránsito o de obtener un denominador mejor, se decidió tomar esa población para el cálculo de las tasas. Esta variable fue obtenida del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

6. Tasa bruta de mortalidad por accidente de tránsito: indica el número de personas que fallecen por accidentes de tránsito con respecto a la población total de ese periodo, expresada por 1000 habitantes (Observatorio Demográfico, 2009).

$$\text{Formula. } m = \frac{F}{P} \times 1000$$

Donde: m = tasa de mortalidad.

F = número de fallecimientos.

P = población total. (Romeder y Mc Whinnie, 1978).

La unidad de análisis fue la víctima. Esta variable fue obtenida del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

7. Modo de desplazamiento al momento del accidente de tránsito según meses del período 2000-2004. Las variables tenidas en cuenta fueron: peatón, bicicleta, motocicleta, automóvil, camioneta o furgoneta hasta 10 personas, vehículo de transporte de pesados, vehículo de transporte de pasajeros y otros tipos de transporte terrestre. La unidad de análisis fue el accidente. El significado que se le da a cada variable se encuentra especificado en el glosario. Las variables fueron obtenidas del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

8. Horario de Ocurrencia del accidente, expresado en: diurno, nocturno. La unidad de análisis fue el accidente. Se tomó la clasificación realizada por la policía de la provincia ya que al trabajarse con bases de datos no se contó con el horario específico. La definición de cada término se encuentra en el glosario. La variable se obtuvo del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

9. Sexo de los fallecidos en accidentes de tránsito, clasificados en: varón, mujer. Para esta variable y la variable grupo etario se calculó la Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito (MAccT). (Observatorio Hemisférico de Seguridad de la OEA, 2012).

$$\text{MAccT} = \frac{\text{Número de defunciones por Accidentes de Tránsito}}{\text{Número total de población}} \times 100000$$

La unidad de análisis fue la víctima. Esta variable se obtuvo de la Dirección de Estadística Sanitaria de la Provincia de La Pampa.

10. Grupo etario de los fallecidos: de 0 a 4 años, de 5 a 14 años, de 15 a 24 años, de 25 a 34 años, de 35 a 44 años, de 45 a 54 años, de 55 a 64 años, > 65 años e ignorados. Se realizó una división en grupo etario con intervalos de 10 años entre los 5 y 64 años, los grupos de los extremos se dividen en menores de 4 y mayores de 65 años. La unidad de análisis fue la víctima. Esta variable se obtuvo de la Dirección de Estadística Sanitaria de la Provincia de La Pampa.

11. Mecanismo que ocasiona el accidente, según meses del período 2000-2004. Las variables analizadas fueron: derrape de calzada, colisión frontal, colisión lateral, colisión posterior, colisión con obstáculos, vuelco y otros mecanismos de tránsito. La unidad de análisis fue el accidente. Las mismas fueron obtenidas del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Para el cálculo de los Años de Vida Perdidos (APVP) se utilizó la fórmula:

$$APVP = \sum_{i=l}^n Dji (l - \alpha i)$$

Donde: j = cantidad de accidentado

i = intervalo de edad considerado.

l = expectativa de vida.

n = número de accidentados por edad.

αi = centro de la clase de edad i

Dji = número de muertes por la patología (j) y la clase de edad (i) (Romeder y Mc Whinnie,1977; Romeder y Mc Whinnie,1978)

Una cuestión a tener en cuenta fue que se considero muertos por tránsito a los fallecidos en el momento del suceso o mientras se registre en el certificado de defunción sin importan el tiempo transcurrido.

Los registros fueron deficitarios para poder obtener información detallada que permitiera orientar en la elaboración de programas de prevención. En los registros policiales, la información volcada tuvo sesgos importantes (fue incompleta en todas las variables), de todos modos fue las más adecuadas para captar el número de accidentes y nivel de lesión, el lugar de ocurrencia o los factores concurrentes; los registros de la Dirección de Estadística Sanitaria del Ministerio de salud de La Pampa no coincidieron con los publicados por la Dirección de Estadísticas e Información Sanitaria del Ministerio de Salud de Argentina, en cuanto a los datos de las defunciones por causas externas. Según lo expresado por personal a cargo de la Dirección de Estadística Sanitaria del Ministerio de salud de La Pampa esta diferencia

se debe a que Nación registra todas las defunciones por tránsito según lugar de residencia de los fallecidos y La Pampa solo toma las defunciones asentadas en el registro civil de la provincia.

El ingreso, procesamiento y análisis de los datos fueron realizados con el programa Excel® por la investigadora. Se realizó un análisis descriptivo de los datos y se presentó a través de gráficos, tablas y cuadros.

En cuanto al resguardo de aspectos éticos se respetó estrictamente el cumplimiento de la Ley de Secreto Estadístico 17.622/68 referida a la confidencialidad de las personas que aparecen en la base de datos analizada.

3. RESULTADOS

El análisis de los datos se realizó desde la perspectiva del modelo causalista, fundamentalmente porque las herramientas con las que se cuenta fueron propuestas por los seguidores de esta corriente.

Durante el período Enero de 2000 a Diciembre de 2004 fueron registrados un total de 17.049 accidentes de tránsito ocurridos en la provincia de La Pampa, se lesionaron 4353 personas de las cuales fallecieron 278.

En la tabla 3 pueden observarse la cantidad de casos para cada unidad de análisis de cada variable que se analizó.

Tabla 3. Número de casos para cada unidad de análisis y para cada variable.

Variable	Fuente de la Variable	Unidad de Análisis	Dimensión	Cantidad
Nivel de Lesión	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	víctima	Leve	2620
			Grave	1455
			Fatal	278
Accidente	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	accidente	Accidente	17049
Lugar de ocurrencia	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	víctima	Urbano	66
			Rural	211
			Sin datos	1
Lugar de ocurrencia	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	accidente	Urbano	15606
			Rural	1318
			Sin datos	125
Modo de desplazamiento	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	accidente	Peatón	265
			Bicicleta	645
			Moto	1396
			Auto	8356
			Pick Up.	3146
			Camión	734
			Colectivo	224
			Otro	96
			Sin datos	8171
Modo de desplazamiento	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	víctima	Peatón	5
			Bicicleta	28
			Moto	21
			Auto	12
			Pick Up.	4
			Camión	66
			Colectivo	23
			Otro	12
			Sin datos	107

Continuación Tabla 3

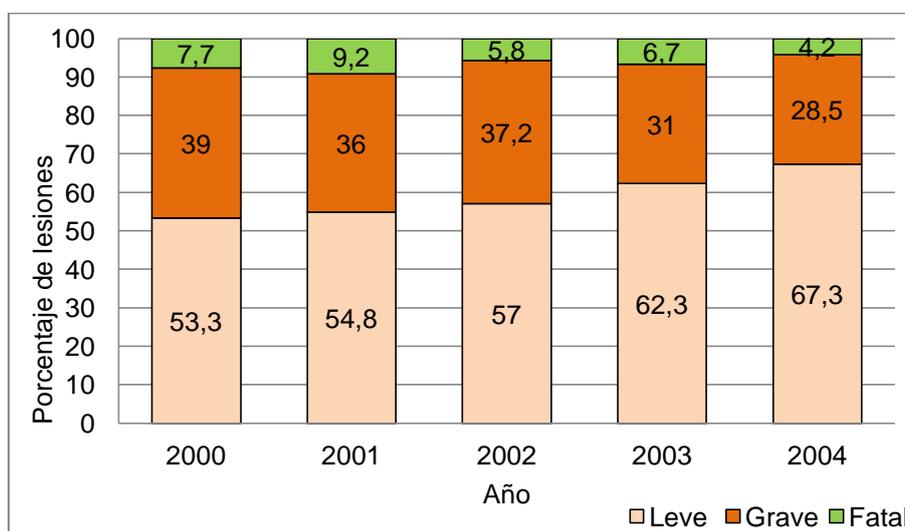
Horario de Ocurrencia	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	victima	Diurno Nocturno Sin datos	166 90 19	
Horario de Ocurrencia	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	accidente	Diurno Nocturno Sin datos	8813 2842 5528	
Tipo de acontecimiento	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	victima	Derrape Col. Frontal Col. Lateral Col. Posterior Col. Obstáculo Vuelco Atropello Otro Sin datos	5 28 21 12 4 66 23 12 107	
Tipo de acontecimiento	Dto. Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.	accidente	Derrape Col. Frontal Col. Lateral Col. Posterior Col. Obstáculo Vuelco Atropello Otro Sin datos	54 331 1844 755 287 425 212 194 12967	
Edad	Dir. de Estadística Sanitaria de la Provincia.	Víctima	0-4 5-14 15-24 25-34 35-44 45-54 55-64 >65 Sin datos	V 10 14 34 29 34 32 27 17 4	M 5 5 11 10 8 9 10 9 1
Sexo	Dir. de Estadística Sanitaria de la Provincia	Víctima	Varón Mujer	201 68	

Fuente: elaboración propia a partir de datos proporcionados por la Dirección de Estadística Sanitaria y por el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia.

La prevalencia de accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa para el período en estudio fue de 1436,2 lesionados cada 100000 habitantes y de 91,7 fallecidos cada 100000 habitantes. La razón muerto/lesionado fue de 1/16. Con 8570 años de vida perdidos (APVP). Lo antes expresado fue calculado en base a los datos obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

En el Gráfico 7 es posible observar que las lesiones leves ($n = 2621$) durante el período 2000-2004, presentaron un crecimiento paulatino hacia el último año del período en estudio, incrementando desde el 53,3% ($n = 396$) al 67,3% ($n = 863$). En lo que respecta a las lesiones graves ($n = 1454$), para el año 2000 fueron el 39% ($n = 289$), en el 2001 descendieron a 36 % ($n = 242$), volvieron a aumentar a 37,2 % ($n = 271$) hacia el 2002, para mantenerse en descenso, 28,5% ($n = 365$) en el último año de este estudio. Las lesiones fatales ($n = 278$) tuvieron un comportamiento ascendente el año 2001 con el 9,2% ($n = 62$) con respecto al 2000 (7,7%, $n = 58$), descendieron en 2002 al 5,8% ($n = 43$), para ascender en el 2003 al 6,7% ($n = 62$) y volvieron a descender en 2004 al 4,2% ($n = 58$) (Anexo 2. Tabla 7).

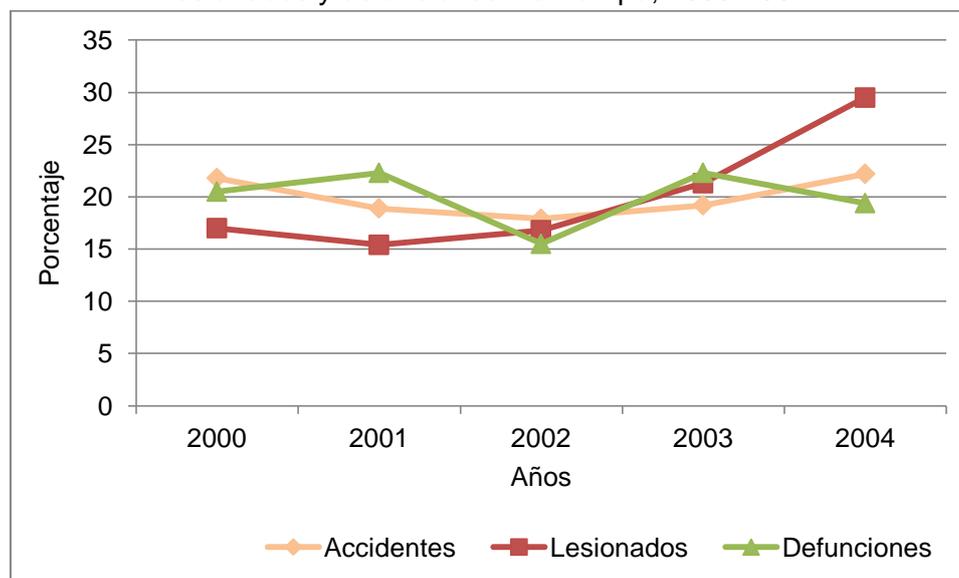
Gráfico 7. Porcentaje de accidentes de tránsito según nivel de lesión.
 La Pampa, 2000-2004



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

La distribución porcentual de los accidentes de tránsito ocurridos en el periodo 2000-2004 presentaron un comportamiento relativamente homogéneo (17,9% a 22,2%). El porcentaje superior correspondió al año 2004. En cuanto a lesionados por accidentes de tránsito tuvieron un comportamiento similar en el período 2000-2002 (17%, 15,4% y 16,8%), y comenzó a incrementarse hacia el 2004 (29,5%). Las defunciones permanecieron casi estables en el período 2000-2001 (20,5% y 22,3%), descendieron en el 2002 (15,5%), para volver a ascender en 2003 (22,3%) y descender en 2004 (19,4%) (Gráfico 8) (Anexo 3. Tabla 8).

Gráfico 8. Distribución porcentual de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones. La Pampa, 2000-2004



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Como se puede observar en la Tabla 4, de la cantidad de accidentes de tránsito ocurridos para el período 2000-2004, el número de accidentes de tránsito fue decreciendo desde el 2000 al 2002, año en el cual se observó el menor número de accidentes ($n = 3052$), para comenzar a aumentar y llegar en el 2004 a valores similares al 2000. El promedio anual de accidentes para el período 2000-2004 fue de 3410. En cuanto a los lesionados para el período en estudio en el año 2001 ($n = 671$) se registraron los valores más bajos, para luego ir en aumento hasta el año 2004 ($n = 1282$). La razón accidente de tránsito/lesionado presentó una relación de 5 para el año 2000 y de allí fue decreciendo hasta el 2004 donde fue de 3.

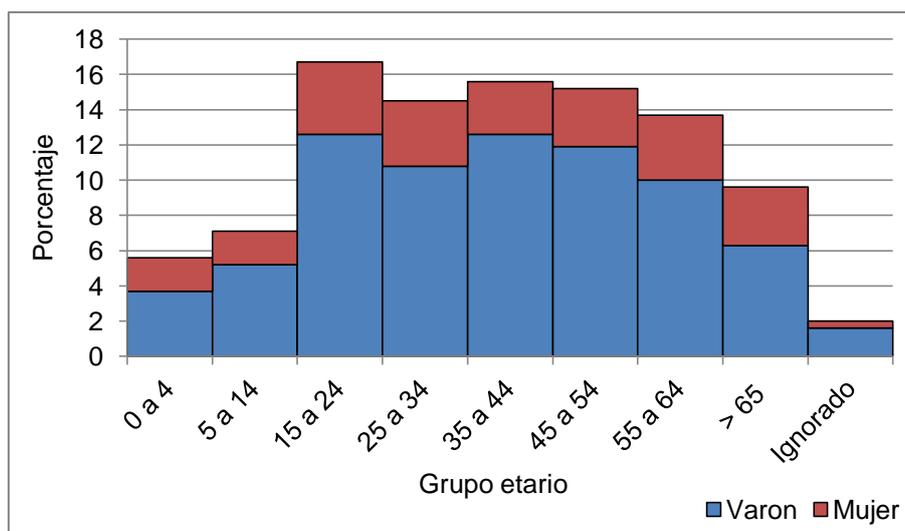
Tabla 4. Razón accidentes de tránsito/lesionados. La Pampa, 2000-2004

Año	Accidentes de tránsito (n)	Lesionados (n)	IC 95%	Relación
2000	3705	742	(718-766)	5,0
2001	3217	671	(648-694)	4,8
2002	3052	732	(706-758)	4,2
2003	3280	926	(894-958)	3,5
2004	3795	1282	(1241-1323)	3,0
Total	17049	4353	(4288-4418)	3,9

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

En el Gráfico 9 se puede observar la distribución de varones y mujeres fallecidos según grupo etario. Del total de fallecidos el 75,8% (n = 204) fueron personas entre los 15 y 64 años; también del total el 74,7% (n = 201) fueron varones, de los cuales los grupos de 15 a 24 y de 35 a 44 años ambos con el 16,9% (n = 34) fueron los más implicados. La realización del análisis de las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito cada 100000 habitantes en relación con el sexo, se continuó observando un franco predominio de varones con el 66,3 (n = 201) en relación al 22,4 (n = 68) de las mujeres. En cuanto a los varones los grupos más afectados fueron los de 15 a 24 años y el de 35 a 44 años (ambos con una tasa del 11,2 por 100000 habitantes), seguido del grupo de 45 a 54 años con el 10,6 (n = 32). Para las mujeres los grupos más comprometidos fueron los de 25 a 34 años y los de 55 a 64 años (ambos con una tasa del 3,3 por 100000 habitantes). En el 1,9 (n = 5) de los datos se desconoce la edad del fallecido.

Gráfico 9. Porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito según grupo etario y sexo. La Pampa, 2000-2004.



Fuente: elaboración propia basada en datos obtenidos del departamento de estadística en salud, Ministerio de Salud de La Pampa

Nota: se utiliza la distribución etaria del departamento de estadística en salud, Ministerio de Salud de La Pampa.

En lo que respecta a la tasa bruta de mortalidad por tránsito para el período en estudio, esta fue del 0,18 por cada 1000 habitantes, con un intervalo de confianza del 95% de 0,16 – 0,20. El año 2002 fue el año en que se obtuvo la tasa más baja siendo del 0,14 por cada 100000 habitantes. (Tabla 5).

Tabla 5. Defunciones y tasa de mortalidad por tránsito cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004.

Año	Muertes Por tránsito	Total Población*	Tasa Bruta ⁰ / ₀₀	IC95%
2000	57	299337	0,19	(0,14-0,23)
2001	62	299134	0,20	(0,15-0,25)
2002	43	302273	0,14	(0,09-0,19)
2003	62	305708	0,20	(0,15-0,25)
2004	54	309001	0,17	(0,12-0,21)
Total	278	1515453	0,18	(0,16-0,20)

Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

* Población estimada por crecimiento vegetativo, base Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 y 2001, al 31 de diciembre de cada año. IC95% = intervalo de confianza del 95%

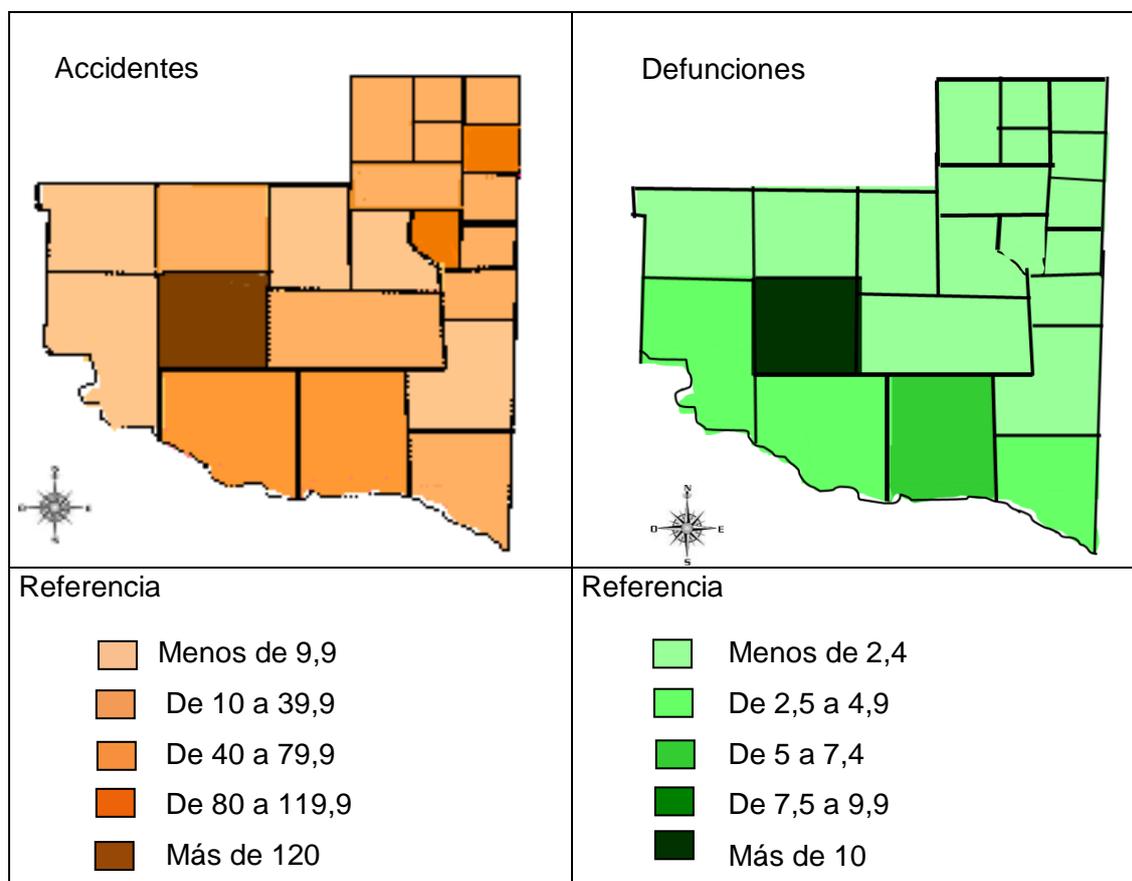
El gráfico 10 muestra la distribución de los accidentes y defunciones por tránsito ocurridas en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004. Teniendo en cuenta los resultados se puede concluir el riesgo de accidente y de defunción por accidente ya que los resultados descriptos corresponden a tasas.

Los departamentos con mayor tasa de accidentes de tránsito correspondieron a Limay Mahuida (120,3‰), Capital (101,4‰) y Maraco (86,4‰). El departamento en el que se observó menor riesgo fue Toay (0,8‰), siendo el total provincial de 56,3‰.

En cuanto a las tasas por fallecimiento en un accidente de tránsito se pudo concluir que el riesgo fue superior en los departamentos del oeste de la provincia: Limay Mahuida (17,8‰) presentó la mayor tasa, seguido de Lihuel Calel (5,3‰) y Puelen (3,7‰). Siendo el riesgo provincial de 0,9‰ (Apéndice E. Tabla 10).

No se pudo realizar este análisis por lugar de residencia de los involucrados por no contarse con este dato para todos los periodos en estudio.

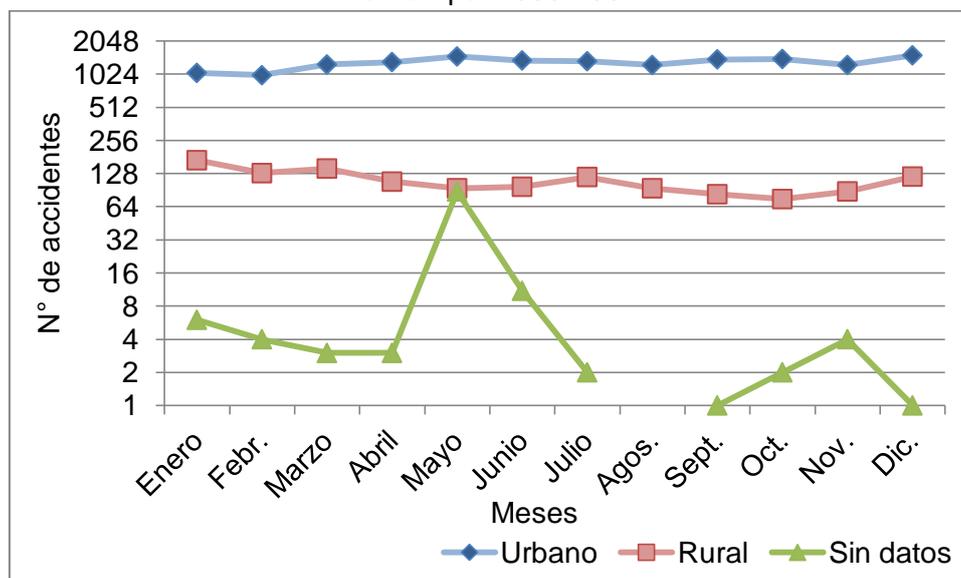
Gráfico 10. Accidentes y defunciones por tránsito por departamento de ocurrencia y tasa cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa y de la Dirección General de Estadísticas y Censos (2001b)

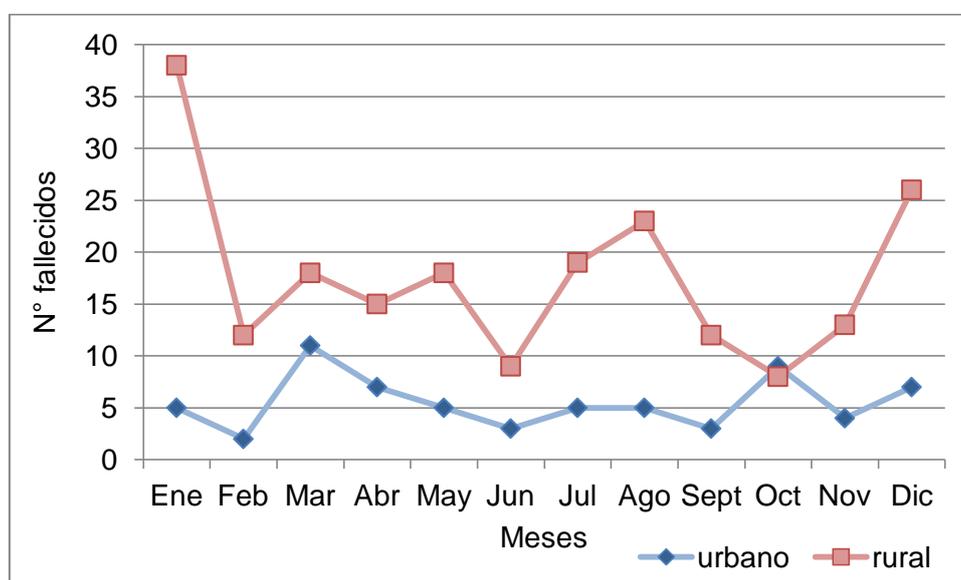
En cuanto a la distribución geográfica de los accidentes de tránsito, es posible observar en el Gráfico 11, que para todo el período 2000-2004 los accidentes de tránsito son mucho más frecuentes en la zona urbana en cualquier mes del año. Cabe aclarar que se trabajó con un total de accidentes urbanos de 15606 y de 1318 accidentes rurales (rutas provinciales, nacionales y caminos vecinales). No se registró el dato en 130 accidentes.

Gráfico 11. Accidentes de tránsito según mes y lugar de ocurrencia
 La Pampa. 2000-2004



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Gráfico 12. Fallecidos por accidentes de tránsito según mes y lugar de ocurrencia. La Pampa. 2000-2004



Fuente: adaptado de datos obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

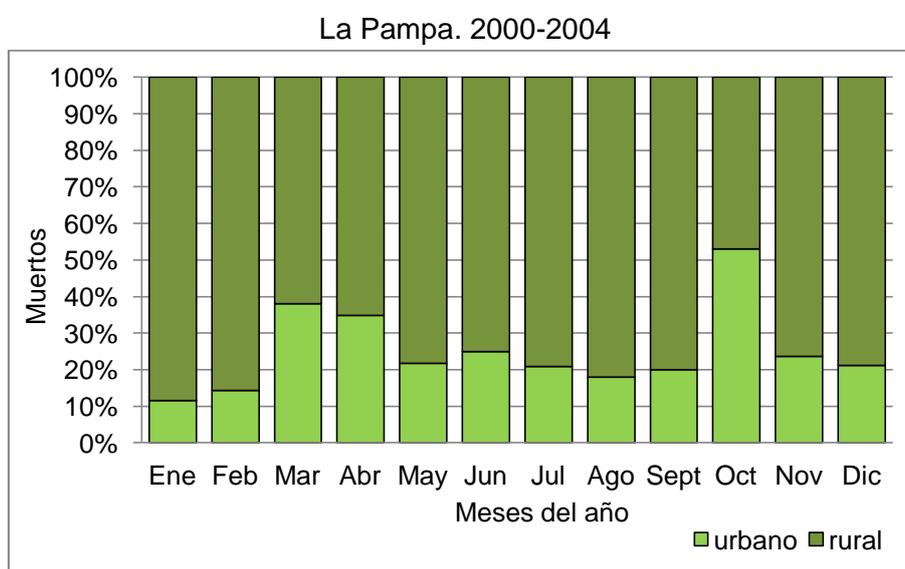
Al analizar la tendencia temporal de las defunciones por accidentes de tránsito en forma mensual se puede concluir que esta tuvo un comportamiento heterogéneo (Gráfico 12). En la zona considerada rural los meses de Enero y Diciembre se

observaron el mayor número de defunciones (38 y 26 respectivamente), seguidos de Agosto (n= 23) y Julio (n= 19). El mes con menor número de defunciones por tránsito fue Octubre con 8. El promedio mensual de defunciones por tránsito en la zona rural fue de 18. Al considerar los fallecimientos en zona urbana el mayor número de estos se produjo los meses de Marzo (n= 11) y de Octubre (n= 9), siendo Febrero (n= 2) el menor afectado. El promedio mensual de defunciones por tránsito en la zona urbana fue de 5.

Según lo observado en el Gráfico 13 fue posible concluir que en las rutas la posibilidad de padecer un accidente de tránsito que termine en muerte es mucho mayor. Para la zona rural (rutas provinciales, nacionales y caminos vecinales) los porcentajes observados fueron del 75 al 88,4% con excepción de los meses de Marzo (62%; n = 18), Abril (65,2%; n = 15) y Octubre (47%; n = 8), este último fue el único mes en donde se observaron más defunciones en la zona urbana (53%; n = 9).

Para realizar el análisis de las defunciones por accidentes del tránsito según meses de ocurrencia (Gráfico 12 y 13) fueron considerados el total de las registradas para el período 2000 al 2004 (n = 278).

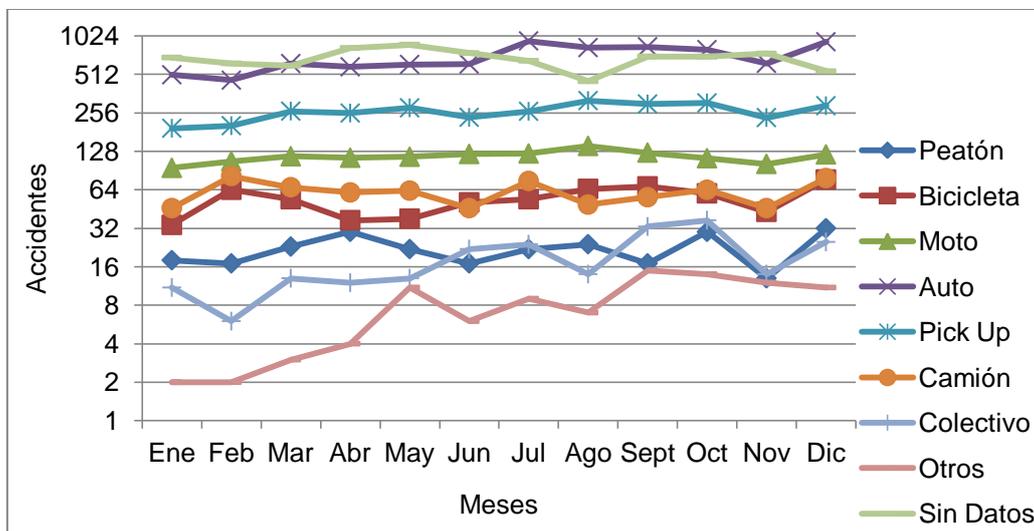
Gráfico 13. Porcentaje de muertes según mes y lugar de ocurrencia



Fuente: adaptado de datos obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Con respecto al análisis de la distribución de los accidentes de tránsito, el Gráfico 14 muestra que la ausencia del registro de este dato ($n = 8171$) fue muy importante en todos los meses del período en estudio. De los registros en los que sí se cuenta con el dato ($n = 14862$) el medio de transporte utilizado al momento del accidente en orden decreciente fueron automóvil ($n = 8356$), camioneta ($n = 3146$) y moto ($n = 1396$), los tres con un comportamiento individual homogéneo en todo el período en estudio.

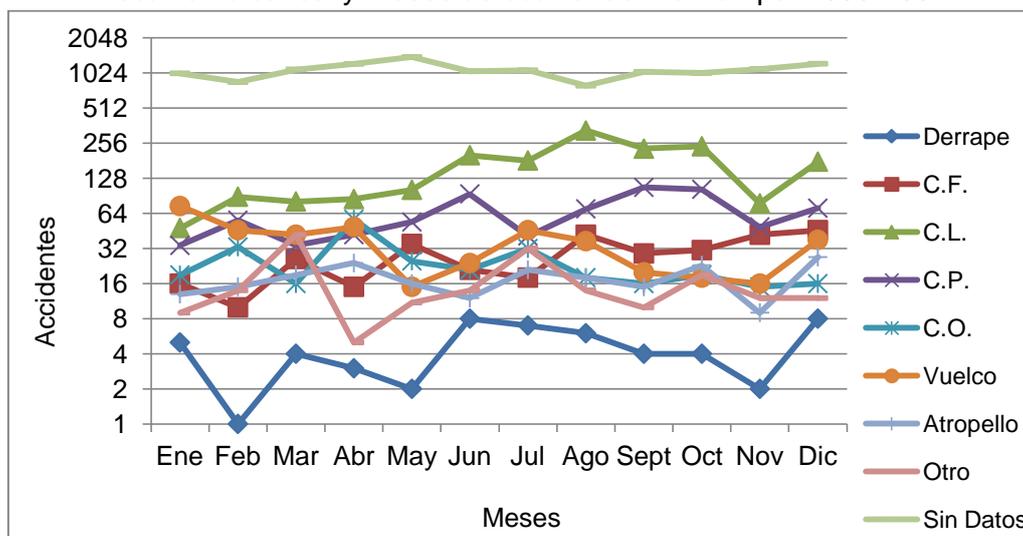
Gráfico 14. Accidentes de tránsito según medio de transporte y meses del año. La Pampa, 2000-2004.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D₃, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Según se puede apreciar en el Gráfico 15, en todos los meses del período 2000-2004 la ausencia de los datos es muy importante ($n = 12967$), presentando esta variable una baja calidad. De los registros en los que sí se cuenta con el dato ($n = 4103$) el mecanismo causal al momento del accidente de tránsito fue la colisión lateral ($n = 1797$) para los meses de Febrero a Diciembre. Para Enero el mecanismo causal más frecuente fue vuelco ($n = 74$).

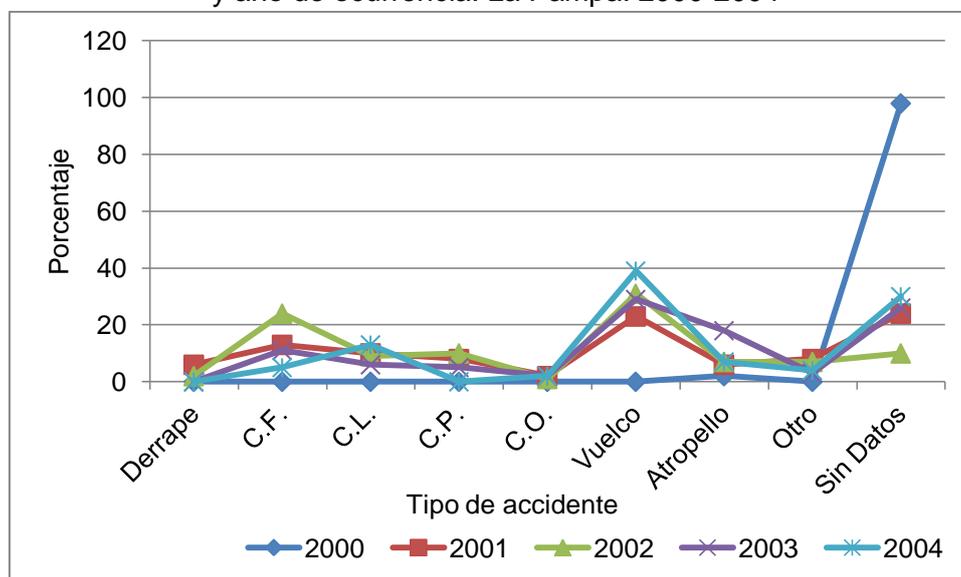
Gráfico 15. Distribución de los accidente de tránsito según mecanismo causal y meses de ocurrencia. La Pampa. 2000-2004



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D₃, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: C.F.: colisión frontal, C.L.: colisión lateral, C.P.: colisión posterior, C.O.: colisión con obstáculo.

Gráfico 16. Distribución de las defunciones según tipo de accidente y año de ocurrencia. La Pampa. 2000-2004

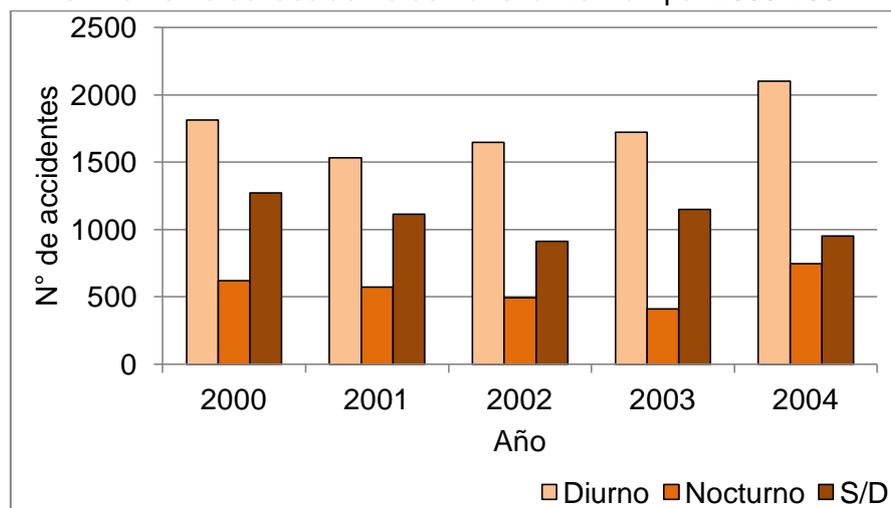


Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D₃, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: C.F.: colisión frontal, C.L.: colisión lateral, C.P.: colisión posterior, C.O.: colisión con obstáculo.

Al analizar la distribución de las defunciones según tipo de accidente de tránsito y año de ocurrencia es importante aclarar que presento una baja calidad ya que la ausencia del registro del dato fue muy importante para el año 2000 (98%, n = 56) y 2001 (24%; n = 15). Para los años 2002 a 2004 (31%, 29%, 39%) el vuelco resulto ser el primer mecanismo causal (Gráfico 16).

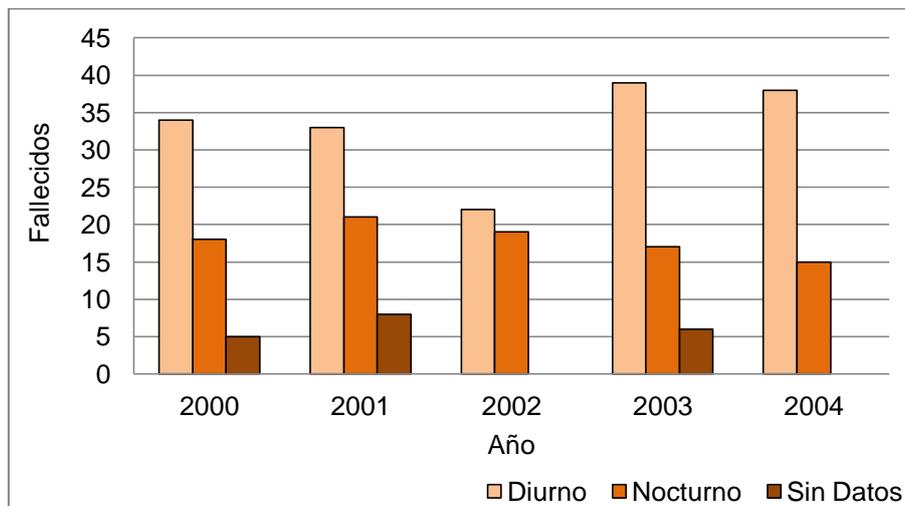
Gráfico 17. Distribución según horario de ocurrencia al momento del accidente de tránsito. La Pampa 2000-2004.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

En lo que respecta a la variable franja horaria, diurno fue cuando se tuvo mayor frecuencia de padecer un accidente de tránsito, y la ausencia del registro de datos ocupó el segundo lugar haciendo que esta variable sea de baja calidad (Gráfico 17). Como fue posible observar en el Gráfico 18, para el período 2000-2004, la franja horaria diurno también presentó la mayor frecuencia de fallecer en un accidente de tránsito. En los años 2002 y 2004 hubo un registro completo de datos.

Gráfico 18. Distribución de fallecidos según horario de ocurrencia al momento del accidente de tránsito. La Pampa 2000-2004.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

4. DISCUSIÓN.

En esta investigación se busco analizar los accidentes de tránsito registrados por la policía de la provincia de La Pampa en el periodo Enero de 2000 a Diciembre de 2004 y se anexo datos de fallecimientos (edad y sexo) de la Dirección de Estadística Sanitaria de la Provincia de La Pampa. Se reconoce que pudo no haberse realizado el registro de algunos casos, ya sea porque no se requirió atención médica o porque el tipo de accidente no involucró a más de un protagonista (por ejemplo: derrape en moto sin lesionado), razón por la cual no se involucro la policía.

La accesibilidad a la información requerida para el análisis fue un obstáculo muy importante, ya que solo se logró acceder a bases de datos donde se encontró un acumulo de información y no el dato individual de cada accidente de tránsito. De todos modos fue posible observar que la calidad en la recolección de los datos fue mejorando desde el 2000 hacia el 2004. La ausencia en el registro del dato de algunas variables fue tan importante que no se pudo realizar el análisis de las mismas ya que estos resultados no se hubieran podido comparar con otros a nivel nacional o internacional.

Los accidentes de tránsito y sus consecuencias reconocen una combinación de causas originadas en los factores humanos, físicos y ambientales. Es posible observar que, para el análisis de accidente, se utilizan diversos enfoques y marcos interpretativos, para este estudio se utilizó el enfoque epidemiológico, ya que analiza la contribución de cada componente de la "tríada epidemiológica" (individuos, vehículo y entorno o ambiente) a las tres etapas de la ocurrencia del accidente de tránsito y sus consecuencias. Se identifican así tres factores de riesgo que ostentan atributos variables y se combinan de diferentes maneras, por lo cual necesitan ser estudiados para poder caracterizar el problema y para proponer medidas que actúen sobre él. Así por ejemplo, en cuanto al huésped o individuo se reconoce la influencia de la edad y sexo, las conductas aprehendidas, las relaciones con sus pares, etc.; en cuanto al agente o vehículo, se pregunta sobre las especificidades de acuerdo al tipo de vehículo (automóvil, moto, etc.); en cuanto al entorno, interesan el día y la hora, las condiciones climáticas, el estado del lugar a transitar.

Para este estudio se registraron 17.049 accidentes de tránsito ocurridos en la provincia de La Pampa durante el período Enero de 2000 a Diciembre de 2004, se lesionaron 4353 personas de las cuales fallecieron 278 (según datos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa). Las lesiones leves fueron incrementando hacia el último año del período en estudio, las

lesiones graves, tuvieron un comportamiento homogéneo los años 2000 a 2002, para mantenerse en descenso hacia el 2004. Las lesiones fatales tuvieron un comportamiento oscilante durante todo el período en estudio (Gráfico 7). En cuanto al nivel de lesión sufrida en los accidentes de tránsito, el 60,2 % (n = 2621) fueron leves, el 33,4% (n = 1454) fueron graves y fatales resultaron el 6,4 % (n = 278) (Apéndice B. Tabla 7). Se obtuvo un promedio de 1 óbito por tránsito cada 1,3 días, muy alejado de la realidad nacional según informan organismos no gubernamentales que computan, unos 21 muertes por día (Asociación Luchemos por la Vida, 2003), otros elevan estas cifras a entre 27 y 33 personas (ISEV, 2005). Pero si hablamos de la razón hallada entre accidentes de tránsito/lesionado se puede concluir que fue en descenso, ya que pasó de 1 lesionado cada 5 accidentes para el año 2000 a 1 lesionado cada 3 accidentes para el 2004 (Tabla 4)

Al analizar el perfil según sexo y edad de los involucrados en un accidente de tránsito, se llegó a la conclusión que los varones representan el 74,7 %, de los cuales los grupos etarios más comprometidos fueron los de 15 a 24 y los de 35 a 44 años ambos con el 16,9 % (n = 34) (Gráfico 9). La diferencia de tasas de mortalidad por accidentes de tránsito cada 100000 habitantes en relación con el sexo fue de 1/3 con un franco predominio masculino. Teniendo en cuenta la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en los varones los grupos de 15 a 24 y los de 35 a 44 años fueron los más afectados, en las mujeres los grupos más afectados fueron los de 25 a 34 años y los de 55 a 64 años. El predominio del sexo masculino entre los fallecidos por accidentes es atribuible a la mayor exposición que tienen, por ser los que con mayor frecuencia conducen los vehículos esto debido a determinantes culturales y sociales. Esto coincide con diversos estudios, a saber: Macías, 2004; Spinelli et al, 2005; Gelstein y Betoncello 2006; OCDE, 2006; Cueto Medina et al, 2007; Dos Passos Gómez y Prates Melo, 2007; Avila-Burgos et al, 2008; Jorge Miguez et al, 2010; Fleitas, 2010.

La tasa de mortalidad por tránsito en la provincia de La Pampa para el período 2000 - 2004 fue del 0,18 por cada 1000 habitantes (Tabla 5). Al estimar la tasa de accidentes de tránsito por departamento por cada 1000 habitantes (Tabla 10), es posible concluir que en orden decreciente de importancia fueron: Limay Mahuida (120,3‰) (se encuentra en el oeste de la provincia con muchos kilómetros de ruta recta, paisaje desértico y localidades muy distantes), Capital (101,4‰) y Maraco (86,4‰), ambos se encuentran al noreste y reúnen aproximadamente el 50% de población pampeana. El departamento en el que se observó menor riesgo fue Toay (0,8‰), siendo el total provincial de 56,3‰.

Al calcular la tasa de defunción por tránsito según departamento de ocurrencia por cada 1000 habitantes se pudo concluir que el riesgo fue superior en los departamentos del oeste de la provincia en donde las rutas son monótonas al igual que el paisaje y la densidad de población es de menos de 3 habitantes por kilómetro cuadrado. El departamento de Limay Mahuida (17,8‰) presentó la mayor tasa, seguido de Lihuel Calel (5,3‰) y Puelén (3,7‰). Siendo el riesgo provincial de 0,9‰ (Apéndice E. Tabla 10).

Al comparar los resultados de las tasas de la provincia, con las del país, podemos decir que son elevadas, porque se trata de una provincia pequeña, con solo 299.294 habitantes según el censo 2001.

El mayor número de accidentes de tránsito ocurrieron en el ejido urbano (Gráfico 11 y 12), pero se observó que en la zona rural (rutas nacionales, provinciales y caminos vecinales) se produjeron la mayoría de las defunciones, con un pico muy marcado en Diciembre-Enero y otro en Julio-Agosto. En la zona urbana se observaron dos meses con mayor número de fallecidos (Marzo y Octubre). Una de las razones que explicaría el mayor número de fallecidos en zonas rurales es que los vehículos de motor tienden a desplazarse a mayor velocidad (OMS – Banco Mundial, 2004), por lo que genera mayor cantidad de energía cinética, la cual provoca mayor severidad de las lesiones. Según Avila-Burgos y colaboradores (2008) los individuos que viven en zonas urbanas se afectaron más por los accidentes de tránsito respecto de quienes residen en zonas rurales. Otros concluyeron que el 77% de las muertes ocurren en el área urbana (Híjar-Medina, 2000; OMS – Banco Mundial, 2004). Así en Gelstein y Betoncello (2006), la distribución según los meses del año, se puede observar un pequeño aumento entre los meses de noviembre a marzo, y un descenso en septiembre. La mayor cantidad de accidentes en la zona urbana se han vinculado a un crecimiento urbano que no se ha acompañado de una planificación adecuada y a un transporte público accesible, por el contrario se promueve la utilización del automóvil, bicicleta, camioneta, motocicletas y a pie. La coexistencia de los diferentes medios de transporte, sin una infraestructura vial que garantice seguridad, provoca choques, colisiones, atropellamientos y, en consecuencia heridos, discapacitados y muertos (OPS; 2009).

De los registros en los que consta el dato el medio de transporte utilizado al momento del accidente en orden decreciente son automóvil (n = 8356), camioneta (n = 3146) y moto (n = 1396) (Gráfico 14). Esto coincidió con el estudio de Macías (2007).

Al realizar el análisis de la variable mecanismo causal tanto para los accidentes como para las defunciones la ausencia del registro fue muy importante, por lo que esta variable es de baja calidad. De los registros con datos el mecanismo causal al momento del accidente de tránsito es la colisión lateral ($n = 1797$) para los meses de Febrero a Diciembre y para las defunciones el vuelco aparece como primer mecanismo causal para los años 2002 (31%, $n = 13$), 2003 (29%, $n = 29$) y 2004 (39%, $n = 21$) (Gráfico 15 y 16). En la Argentina las principales víctimas se producen por atropello al peatón (19,4%) (OMS, 2009), lo que concuerda con los trabajos de Gelstein y Betoncello (2006), Silva (2009) y Medina y Kaempffer (2007), pero no con el resultado de este trabajo.

En lo que respecta a la variable horario de los accidentes de tránsito se presentaron dos dificultades importantes, en primer lugar la ausencia en el registro del dato, y en segundo la clasificación en diurno y nocturno en vez de registrar el horario del accidente. A pesar de esto, con el total de los datos registrados día es el momento de ocurrencia del accidente y de las defunciones por tránsito para el período 2000 - 2004. En dos estudios se observa que la mayor frecuencia de padecer un accidente de tránsito es de día, en uno es a las 12 hs y a las 20 hs (Macías, 2004) y en el otro es de 12 a 18 hs (Dos Passos Gomez, Prates Melo, 2007). Según otros dos estudios realizados el riesgo aumenta de 18 a 24 hs (OCDE, 2006; Jorge Miguez, 2010).

Para un mejor análisis de los puntos desarrollados en párrafos anteriores sería importante determinar el sexo y la edad del conductor del vehículo, hora de ocurrencia del accidente de tránsito, medidas de seguridad empleadas, horas de manejo de cada lesionado o fallecido por tránsito, para poder plantear proyectos de vigilancia específicos para cada grupo etario y sexo.

5. CONCLUSIONES

Puedo decir que esta experiencia de trabajo y sus resultados me llevan a concluir:

- ✚ El sesgo de información en las variables utilizadas puede comprometer el análisis, pero ante la ausencia de alguna fuente más confiable, se intentó hacer una aproximación a la problemática de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa a riesgo de que cuando se presentan los métodos y los resultados a otros, y surjan preguntas, de un poco de frustración tener que describir y explicar los métodos utilizados.
- ✚ Creo que el trabajo adolece del análisis de algunas variables que hubieran sido interesantes poder estudiar, esto se debió a la ausencia del registro de las variables en las fuentes de datos.
- ✚ Los accidentes de tránsito presentaron un descenso en el período 2000-2002 para ascender hasta el 2004.
- ✚ Los lesionados por accidentes de tránsito tuvieron un descenso en 2001 para aumentar lentamente hacia el 2004.
- ✚ Las lesiones leves presentaron crecimiento paulatino hacia el 2004. Las lesiones graves descendieron durante todo el periodo y las lesiones fatales mostraron un comportamiento variado.
- ✚ Para el año 2000 la razón lesionado/accidente era de 1/5, para el año 2004 esta relación fue de 1/3.
- ✚ Los hombres protagonizan el 74,7 % de los accidentes que terminan en defunción, de estos los más comprometidos son los grupos etarios de 15 a 24 años y los de 35 a 44 años.
- ✚ El promedio mensual de defunciones por tránsito es de 23 personas.
- ✚ La tasa de mortalidad por tránsito para el período estudiado fue del 0,18 por cada 1000 habitantes.
- ✚ Los accidentes de tránsito son mucho más frecuentes en la zona urbana en cualquier mes del año, pero las personas fallecen con mayor frecuencia en la zona rural.
- ✚ El riesgo de padecer un accidente de tránsito cada mil habitantes es mayor en los departamentos Limay Mahuida, Capital y Maraco. El riesgo provincial de 56,3 ‰.
- ✚ El riesgo de fallecer en un accidente de tránsito es mayor en los departamentos de Limay Mahuida, Lihuel Calel y Puelen, siendo el riesgo provincial de 0,9 ‰.

- ✚ El medio de transporte utilizado al momento del accidente en orden decreciente de importancia, son: automóvil, camioneta y moto.
- ✚ El mecanismo causal al momento del accidente de tránsito es colisión lateral para los meses de Febrero a Diciembre.
- ✚ El vuelco aparece como primer mecanismo causal de las defunciones por tránsito para los años 2002, 2003 y 2004.
- ✚ La mayor frecuencia de padecer un accidente de tránsito y de morir en este es de día.

Cabria reflexionar entonces sobre la necesidad de mejorar el registro e implementar talleres de capacitación con el personal policial que obtiene los datos en el lugar del accidente, para aunar criterios de recolección. Estos criterios deben utilizarse para definir los campos a registrar, de forma tal que los agentes cuenten con herramientas objetivas para detectar la información, y plasmarla en los documentos administrativos, judiciales o estadísticos. Deben estandarizarse los procedimientos mediante los que se obtiene la información, los criterios de contenido y codificación de los datos, garantizando la comprensión uniforme por parte de los encargados del registro y tratamiento de los datos.

Es necesario confeccionar manuales y/o desarrollar intervenciones formativas para el personal encargado de la recolección, registro y procesamiento del dato. Estas acciones deberían desarrollarse teniendo en cuenta los criterios de unificación que deberían haberse especificado previamente. Las bases de datos de accidentes de tránsito deberían registrar en función del ámbito en el que se produce el mismo, razón por lo cual, sería recomendable recabar información en función de los siguientes aspectos:

- ✚ Lugar de ocurrencia: zona rural (ruta nacional, ruta provincial, caminos vecinales) o zona urbana.
- ✚ Gravedad del accidente: leve, grave o fatal.
- ✚ Sexo y edad de todos los involucrados.
- ✚ Tipos de unidades de tráfico implicadas: peatón, bicicleta, motocicleta, automóvil, camioneta o furgoneta hasta 10 personas, vehículo de transporte de pesados, vehículo de transporte de pasajeros, otros tipos de transporte terrestre.
- ✚ Secuencia de accidentes: derrape de calzada, colisión frontal, colisión lateral, colisión posterior, colisión con obstáculos, vuelco, otros mecanismos de accidentes.

- ✚ Horario de ocurrencia, en horas.
- ✚ Obstaculización de la visibilidad: neblina, encandila, curva.
- ✚ Lugar de donde comenzó el viaje: localidad y provincia.
- ✚ Medidas de seguridad: uso del cinturón de seguridad, sillas porta infantes, cabezales.

En el caso de los registros policiales y de la dirección de estadística sanitaria la información no coincide entre sí. En la Provincia de La Pampa las fuentes policiales serían las más adecuadas para captar el número de accidentes, el lugar de ocurrencia y/o algunos factores concurrentes. No dan cuenta de aspectos tales como, la caracterización y cantidad de víctimas (sexo, edad de cada ocupante del vehículo), medidas de seguridad, entre otras.

Los accidentes de tránsito son, en La Pampa, una realidad a la que asistimos cada vez más frecuentemente, se suceden casi como hechos ordinarios, dejando como consecuencia personas lesionadas, discapacitadas y/o muertas, pérdida de años de vida, destrucción de bienes materiales y pérdida de productividad, ruptura de las familias, imposibilidad de desarrollar el propio plan de vida, gran cantidad de fondos públicos y privados utilizados en la atención de las lesiones, de las secuelas emocionales y psicológicas postrauma y en la rehabilitación de los lesionados. Por esto considero que esta tesis aporta conocimiento sobre los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa, contribuyendo a posibles tomas de decisiones que incluyan la posibilidad de usar un sistema de información integrado entre los organismos participantes y pensar en prevención (pautas para cada localidad y la provincia) como el conjunto de acciones y medios que tienen como objetivo la promoción, protección y recuperación de la salud individual y colectiva, no sólo por parte del sector salud, sino también por otros sectores e instituciones y por la comunidad,

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aduana Argentina. (2010). Mapa de la República Argentina. Obtenido el 12 de noviembre de 2010 de: <http://www.aduanaargentina.com/images/mapa-argentina.jpg>

Andersson A.L., Bunketorp O., Allebeck P. (1997). *High rates of psychosocial complications after road traffic injuries*. *Injury*, 28 (8): 539-543.

Argentina. Ministerio de Salud de la Nación, Secretaria de políticas, regulación e institutos. Dirección de Estadísticas e Información Sanitaria (2011). Defunciones por causas externas. Argentina años 1997-2009. Buenos Aires. Boletín N° 133. Obtenido el 19 de Septiembre de 2011 de:

<http://www.deis.gov.ar/publicaciones/Archivos/Boletin133.pdf>

Argentina. Ministerio de Salud de la Nación, Secretaria de políticas, regulación e institutos. Direcciones General de Estadísticas y Censo (2001a). Pirámides. Población por sexo y edad 1991 al 2001. Obtenido el 19 de Septiembre de 2011 de:

http://www.estadistica.pampa.gov.ar/index.php?option=com_content:task=blogcategory&id=21&Itemid=32

Argentina. Ministerio de Salud de la Nación, Secretaria de políticas, regulación e institutos. Direcciones General de Estadísticas y Censo (2001b). Población Urbana-Rural de La Pampa. Obtenido el 19 de Septiembre de 2011 de:

http://www.estadistica.pampa.gov.ar/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=7&Itemid=28

Argentina. Ministerio de Salud de la Nación, Secretaria de políticas, regulación e institutos. Direcciones General de Estadísticas y Censo (2010). Provincia de La Pampa. Población total por sexo e índice de masculinidad, según edad en años simples y grupos quinquenales de edad. Obtenido el 19 de Septiembre de 2011 de:

http://www.censo2010.indec.gov.ar/CuadrosDefinitivos/P2-P_La_pampa.pdf

Argentina. Instituto Nacional de Estadística y Censo (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 (Datos provisionales). Ministerio de Economía de la República Argentina. Obtenido el 3 de septiembre de 2011 de:

http://www.censo2010.indec.gov.ar/CuadrosDefinitivos/P1-P_La_pampa.pdf

Avila-Burgos L., Medina-Solis C.E. et al. (2008). *Prevalencia de accidentes de tránsito no fatales en México: resultados de la ENSANUT 2006*. Salud Publica México, 50(1): S38-S47.

Baker S., O'Neill B., Ginsburg M.J., Li G. (1992). *The injury Fact Book*. (2nd ed.). New York: Oxford University Press.

Berger L., Mohan D. (1996). *Injury Control: A Global View*. Delhi: Oxford University Press.

Cabrera A.G., Velásquez O.N., Valladares G.M (2009). *Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI*. Revista Facultad Nacional de Salud Pública, 27(2). Obtenido el 10 de octubre de 2010 de: http://www.scielo.unal.edu.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120386X2009000200013&lng=en&nrm=isoy_tlng=es

Caceres A. (2010). *Seguridad vial. Una problemática para los jóvenes de la ciudad*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Unidad de Coordinación de Políticas de Juventud. Obtenido el 10 octubre de 2011 de: http://www.escuelaseguraisev.com.ar/backend/upload/informe_seguridad_tr%C3%A1nsito_CABA%202009.pdf

Candia B., R. y Caiozzi A., G. (2005). *Intervalos de Confianza*. Revista médica de Chile, 133(9), pp. 1111-1115. Obtenido el 14 de septiembre de 2013 de: <http://dx.doi.org/10.4067/S0034-98872005000900017>

Cueto Medina A. et al. (2007). *Comportamiento epidemiológico de la mortalidad por accidentes de tránsito en el ISMM en el período 2004-2005*. Revista cubana de medicina intensiva y emergencias, 6(1). Obtenido el 20 febrero de 2011 de: http://www.bvs.sld.cu/revista/mie/vol6_1_07/mie04107.htm

Chias L. (n.d.). *Atlas de Seguridad Vial en México*. Instituto de Geografía, UNAM. México.

Dos Passos Gomez L., Prates Melo E. (2007). *Distribución de la mortalidad por accidente de tránsito en la ciudad de Rio de Janeiro*. Esc. Anna Nery, 11(2). Obtenido el 13 de septiembre de 2011 de: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S141481452007000200016yscript=sci_arttextytlng=es

Eells E. (1991). *Probabilistic causality*. Cambridge: Cambridge University Press.

Espitia-Hardeman V., Paulozzi L. (2005). *Manual de Entrenamiento en la Vigilancia de las Lesiones*. Centros para el Control y la Prevención de las Enfermedades, Centro Nacional para la Prevención y Control de las lesiones. Atlanta (GA).

Evans L. (1996). Comment: *The Dominant Role of Driver Behaviour in Traffic Safety*. American Journal Public Health. 86(6): 784.

Faith N. (1997). *Crash: The limits of car safety*. London, Boxtree.

Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (1998). *"Informe mundial sobre desastres 1998"*. Ginebra.

Fleitas D M. (2010). *Accidente de tránsito en Argentina. Segundo Informe 1997-2008*. Buenos Aires. Asociación para Políticas Públicas.

Garbarino J, Crouter A. (1978). *Defining the community context for parent-child relations: the correlates of child maltreatment*. Child Development, 49: 604–616.

Garbarino J. (1985). *Adolescent Development an Ecological Perspective*. Columbus, Ohio : Charles E. Merrill Publishing Co.

Gelstein R., Betoncello R. (2006) Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Ministerio de Salud y Ambiente. Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria. Buenos Aires.

Gobierno de La Pampa. (2012a) Densidad de población por departamento de la Provincia de La Pampa. Obtenido de: http://www.lapampa.gov.ar/images/stories/Archivos/Mapas/Desnidad_poblacion_dptos.pdf

Gobierno de La Pampa (2012b) Mapa de rutas de la Provincia de La Pampa. Obtenido de: http://www.lapampa.gov.ar/images/stories/Archivos/Mapas/Mapa_la_Pampa_RUTAS_AD.pdf

Haddon W. Jr. (1968). *The changing approach to the epidemiology, prevention and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based*. American Journal of Public Health, 58: 1431-1438.

Herschs Martinez P., Haro J.A. (2007). *¿Epidemiología Sociocultural o Antropología Médica? Algunos ejes para un debate interdisciplinar*. III Coloquio de REDAM. Tarragona.

Hijar-Medina M.C., Carrillo-Ordaz C.E., Flores-Aldana M.E. et al. (1999). *Factores de riesgo de lesión por accidentes de tráfico y el impacto de una intervención sobre la carretera*. Rev. Saúde Pública, 33 (5): 505-512.

Hijar-Medina M.C. (2000). *Utilidad del análisis geográfico en el estudio de las muertes por atropellamiento*. Salud Pública. México, 42: 188-193.

Holder Y., Peden M. et al. (2001). *Injury Surveillance Guidelines*. Organización Mundial de la Salud. Génova.

Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) (2005). *Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina 2005*. Obtenido el 5 de mayo de 2010 de: [http://www.isev.com.ar/uploads/InformeEspecialSobreSeguridad\(Defensoria\).pdf](http://www.isev.com.ar/uploads/InformeEspecialSobreSeguridad(Defensoria).pdf)

Jacobs G., Aeron-Thomas A., Astrop A. (2000). *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, TRL Report 445.

Jorge Miguez A., Godoy del Sol H., Ortis Sagasta M. (2010). *Caracterización de la mortalidad por accidentes del tránsito con participación de ciclos: un problema socio*

médico. *MediSur*, 8(4):57-62. Obtenido el 26 de octubre de 2011 de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727897X2010000400009&lng=es

Krug E., Dahlberg L., Mercy J.A., et al. (2002). *World Report on Violence and Health*. Organización Mundial de la Salud. Geneva.

Loimer H., Guarnieri M. (1996). *Accidents and acts of God: a history of the terms*. *American Journal of Public Health*, 86:101–107.

Lossetti, O., Trezza F., Patitó J.A. (2003) Accidentes de Tránsito: consideraciones medico-legales, lesionológicas y tanatológicas. *Cuadernos de Medicina Forense* 2(3): Obtenido el 5 de mayo de 2011 de: http://www.csjn.gov.ar/cmfc/cuadernos/2_3_7.htm

Luchemos Por La Vida (2010). *Total de muertos anuales*. Revista Luchemos por la Vida. Obtenido el 20 de noviembre de 2010 de: <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales>

Machado A.J., Aguilera S.L. (2008). *Emergencias*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina: Edimed.

Macías G.R. (2004). *Análisis de las personas involucradas en accidentes de tránsito, que requirieron atención médica por el Sistema Público de Salud del Partido de Tres de Febrero (Provincia de Buenos Aires) entre febrero de 1998 y abril de 2000*. [Tesis de maestría] Buenos Aires: Universidad Nacional de Lanús.

Macías G.R., Almeida Filho N., Alazraqui M. (2010). *Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en el municipio de Lanús, Argentina: 1998-2004*. *Salud Colectiva*, 6(3):313-328. Obtenido el 12 de noviembre de 2011 de: http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S185182652010000300006&lng=es

Medina U. E., Kaempffer R. A. M. (2007). *Consideraciones epidemiológicas sobre los traumatismos en Chile*. *Rev. Chilena de Cirugía*, 59(3):175-184. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-40262007000300003&script=sci_arttext

Murray C.J.L., Lopez A.D. (1996a). *Global health statics: a compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for 200 conditions*. Boston, MA : Harvard School of Public Health.

Murray C.J.L., Lopez A.D. (1996b). *The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from disease, injury and risk factors in 1990 and projected to 2020*. Boston, MA: Harvard School of Public Health.

Naciones Unidas. (2003). *Crisis de seguridad vial en el mundo*. Informe del Secretario General. (A/58/228). Obtenido el 24 agosto de 2011 de:
<http://www.disaster.info.desastres.net/federacion /imd98/capitulo2.htm>

National Highway Traffic Safety Administration. (1998). *Traffic Safety Facts*. U.S. Department of Transportation. Washington, DC.

Observatorio Demográfico (2009), División de Población de la CEPAL (7). Obtenido el 23 Octubre de 2013 de: <http://www.cepal.org/celade>.

Observatorio Hemisférico de Seguridad de la OEA (2012). Indicadores sobre crímenes y violencia. Obtenido el 23 Octubre de 2013 de:
http://www.oas.org/dsp/espanol/cpo_observatorio_glosario_crimenyviolencia.asp

OPS/OMS Argentina (2011) Primera Encuesta Nacional de Factores de Riesgo 2005. Obtenido el 5 de octubre de 2011 de: <http://www.bvs.org.ar/pdf/enfr2005.pdf>

Organización Mundial de la Salud. (1984). *Accidentes de tráfico en los países en desarrollo*. Serie de informes técnicos N° 703. Ginebra. Suiza: OMS.

Organización Mundial de la Salud. (1992). *Clasificación estadística internacional de enfermedades y problemas relacionados con la salud*. 10ª rev. (vol. 1). Washington, DC: OMS.

Organización Mundial de la Salud – Banco Mundial (2004). *Informe sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra, Suiza: OMS.

Organización Panamericana de la Salud (2004). *Defunciones por accidentes de tránsito en países seleccionados de las Américas, 1985-2001*. Boletín epidemiológico. (vol. 25). Obtenido el 15 julio de 2011 de: http://www.paho.org/spanish/dd/ais/be_v25n1-acctransito.htm

Organización Panamericana de la Salud (2009). *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*. Washington, D.C. Obtenido el 15 julio de 2011 de: <http://contralaviolenciavial.org/uploads/file/PLAN%20DE%20ACCION/DOCUMENTOS/OPS%202009%20INFORME%20AMERICA.pdf>

Organización Panamericana de la Salud - Ministerio de Salud de la Nación (2010). *Indicadores básicos 2010*. Obtenido el 5 de octubre de 2011 de: <http://www.bvs.org.ar/pdf/indicadores2010.pdf>

Organización Panamericana de la Salud (2010). Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio de Seguridad Vial. *Relevamiento de Procesos Formales y Detección de procedimientos no formales de recolección de datos sobre siniestros viales instrumentado por áreas no específicas*. Septiembre de 2010. Obtenido el 16 de octubre de 2011: <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/ops/relevamiento-de-procesos-formales-y-deteccion-de-procedimientos-no-formales-de-recoleccion-de-datos-sobre-siniestros-viales-instrumentado-por-areas-no-especificas.pdf>

Organización para la cooperación y el desarrollo económico (OCDE). Conferencia Europea de Ministros de Transporte (2006). Centro de Investigación de los transportes. *Jóvenes Conductores: el camino hacia la seguridad*. París. Obtenido el 10 septiembre de 2011 de: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDriversES.pdf>

Prado T., Muñoz de la Rosa D. (2009). *Politraumatismo: Accidentes de tránsito*. Rev. Asoc. Argentina de Ortopedia y Traumatología. 74(1): 6-12. Obtenido el 26 julio de 2011 de: <http://www.saludcolombia.com/actual/salud76/informe.htm>

Real Academia Española. (1984a). *Diccionario de la Real Academia Española* (20° edición). Madrid, España. Consultado el 20 agosto de 2011. Página web: <http://lema.rae.es/drae/?val=accidente>

Real Academia Española. (1984b). *Diccionario de la Real Academia Española* (20° edición). Madrid, España. Consultado el 20 agosto de 2011. Página web:
<http://lema.rae.es/drae/?val=accidente>

Real Academia Española. (1984c). *Diccionario de la Real Academia Española* (20° edición). Madrid, España. Consultado el 20 agosto de 2011. Página web:
<http://lema.rae.es/drae/?val=lesion>

Real Academia Española. (1984d). *Diccionario de la Real Academia Española* (20° edición). Madrid, España. Consultado el 20 agosto de 2011. Página web:
<http://lema.rae.es/drae/?val=acontecimiento>

Robertson L.S. (1993). *Injuries: causes, strategies and public policy*. Lexington MA: Lexington Books.

Robertson L.S. (2007). *Injury epidemiology: research and control strategies*. (3ra ed.). Nueva York: Oxford University Press.

Romeder JM., Mc WhinnieJ.R. (1977) Potential Years of Life Lost Between Ages 1 and 70: An Indicator of Premature Mortality for Health Planning. *International Journal of Epidemiology*. Oxford Unhraniry Prsn. . 6(2). Inglaterra. Obtenida el 2 de Octubre de 2012 de: http://www.okprn.org/Documents/PreziDocs/Potential_years_of_life_lost.pdf

Romeder JM., Mc WhinnieJ.R. (1978) El desarrollo de los años potenciales de vida perdidos como una medida de la mortalidad prematura. *Apocalipsis EPIDEM. y Salud* pp 97-115. Obtenida el 2 de Octubre de 2012 de:
http://www.cepidc.vesinet.inserm.fr/inserm/html/pages/Principaux_Indicateurs_fr.htm

Salud Colombia. (2005). *Colombia: lesiones y muertes en accidentes de tránsito*. Public Health Journal on the Net. Obtenido el 20 agosto de 2011 de: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S185274342009000100002&lng=es

Schiamberg L.B., Gans D. (1999). *An ecological framework for contextual risk factors in elder abuse by adult children*. *Journal of Elder Abuse and Neglect*. 11(1): 79–103.

Silva E. (2009). *Mortalidad por accidentes automovilísticos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México al final del siglo XX*. Pap. Poblacional 15 (62): 137-151. Obtenida el 22 agosto de 2011 de: <http://scielo.unam.mx/pdf/pp/v15n62/v15n62a5.pdf>

Spinelli H., Alazraqui M., Macias G., et al. (2005). *Muertes Violentas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Una mirada desde el sector salud*. 1° edición. Buenos Aires, Argentina: OPS.

Suarez R. (1994). "El impacto económico de la violencia sobre las instituciones de salud en países de América Latina y El Caribe: informe preliminar" INTERACT Consulting Group, INC para la división de Promoción y Protección de la Salud de la Organización Panamericana de la Salud Pública. 3(3): 137-151.

United State of America. National Committee for Injury Prevention and Control (1989). *Injury Prevention: Meeting the Challenge*. New York, NY: Oxford University Press.

GLOSARIO

Automóvil: vehículo de motor de cuatro ruedas, diseñado para transportar hasta diez personas. Incluye: minibús (OMS, 1992).

Bicicleta: cualquier vehículo de transporte terrestre impulsado solamente por pedales. Incluye: bicicleta, triciclo (OMS, 1992).

Camioneta o furgoneta: es un vehículo de motor de 4 ó 6 ruedas, diseñado fundamentalmente para transportar bienes, que pesa menos que el límite local fijado para clasificarlo como vehículo de transporte pesado y no requiere licencia especial para conducirlo (OMS, 1992).

Colectivo o autobús: es un vehículo de motor diseñado fundamentalmente para transportar más de 10 personas, y que requiere licencia especial para conducirlo (OMS, 1992)

Día: sinónimo de diurno.

Diurno: período que se considera desde que sale hasta que se oculta el sol. Varía las horas que abarca según las estaciones del año. Primavera y Verano, de 7 a 20 hs. y en otoño e invierno de 8 a 19 hs.

Accidente de tránsito: cualquier tipo de accidente vehicular que ocurra en la Provincia de La Pampa.

Lesión leve: todo involucrado en un accidente de tránsito que no presenta daño físico evidente y/o que fuera detectado a la exploración física.

Lesión grave: todo involucrado en un accidente de tránsito que presenta daño físico evidente y/o que fuera detectado a la exploración física, que pueda poner en riesgo la vida del sujeto o lleve más de treinta días de curación.

Lesión fatal: todo involucrado en un accidente de tránsito que presenta daño físico que compromete su vida. Fallecido en el momento o sin importar el tiempo de

ocurrencia, mientras conste en el certificado de defunción como fallecido como producto de una lesión por tránsito.

Lugar de ocurrencia: corresponde a la distribución espacial en donde tiene lugar el accidente, expresado en urbano (localidad) o rural (número de ruta y kilometro).

Tipo de transporte: transporte terrestre que refleja el modo de desplazarse de las personas.

Motocicleta: es un vehículo de motor de dos ruedas, con uno o dos asientos y a veces con una tercera rueda para sostener el sidecar. El sidecar se considera parte de la motocicleta. Incluye: bicicleta con motor (con o sin velocidad limitada), motoneta, motocicleta (SAI, combinada, con sidecar, de carrera) (OMS, 1992).

Nocturno: período que se considera desde que se oculta hasta que sale el sol. Varía las horas que abarca según las estaciones del año. Primavera y Verano, de 20 a 7 hs. y en otoño e invierno de 19 a 8 hs.

Peatón: es cualquier persona que al momento del accidente no estaba ocupando o conduciendo un vehículo de motor, vehículo de tracción animal u otro vehículo, o una bicicleta o un animal (OMS, 1992).

Incluye: persona a pie, cambiando rueda de vehículo, haciendo ajuste al motor del vehículo, al usuario de un medio de locomoción para peatones, tales como: andador, carretilla y carro de mano, coche de niños, monopatín, patín (de ruedas), patineta, silla de ruedas (con motor), silla ortopédica (OMS, 1992).

Vehículo pesado: un vehículo de motor diseñado fundamentalmente para transportar cargas y que, según los criterios locales, se clasifica como vehículo de transporte pesado en relación con el peso que soporta el pavimento (habitualmente más de 3500 kg), y que necesita licencia especial para conducirlo (OMS, 1992).

APENDICES

APENDICE A.	Nivel de lesión por accidentes de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	75
APENDICE B.	Nivel de lesión por evento de tránsito. La Pampa, 2000-2004.....	75
APENDICE C.	Distribución porcentual de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones. La Pampa, 2000-2004.....	76
APENDICE D.	Defunciones por accidentes de tránsito. La Pampa, 1998-2004.....	76
APENDICE E.	Accidentes y defunciones por tránsito por departamento de ocurrencia y por suma de casos cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004.....	77
APENDICE F.	Defunciones por lesiones fatales según grupo etario y sexo. La Pampa, 2000-2004.....	78
APENDICE G.	Tasa según sexo y grupo etario por cada 100000 habitantes. La Pampa. 2000-2004.....	78
APENDICE H.	Distribución de los accidentes de tránsito según lugar de ocurrencia y meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	79
APENDICE I.	Distribución de las defunciones por accidentes de tránsito según lugar de ocurrencia y meses de cada año. La Pampa, 2000-2004...	79
APENDICE J.	Medio de transporte utilizado al momento del accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	80
APENDICE K.	Distribución porcentual según medio de transporte utilizado al momento del accidente de tránsito. La Pampa, 2000-2004.....	81
APENDICE L.	Defunciones según medio de transporte utilizado al momento del accidente, en meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	82
APENDICE M.	Tipo de accidentes de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	83
APENDICE N.	Defunciones según tipo de accidentes de tránsito. La Pampa 2000-2004.....	85
APENDICE O.	Distribución porcentual de las muertes por tránsito según tipo de accidentes. La Pampa 2000-2004.....	86
APENDICE P.	Horario de ocurrencia del accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.....	87

APENDICE A. Tabla 6. Nivel de lesión por accidentes de tránsito,
según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.

Mes	2000			2001			2002			2003			2004			Total
	L	G	F	L	G	F	L	G	F	L	G	F	L	G	F	
Enero	50	39	16	40	37	8	46	23	4	46	36	8	101	41	7	502
Febrero	34	11	0	31	21	3	65	26	4	42	23	3	76	16	4	359
Marzo	27	22	5	28	28	3	20	21	8	57	12	10	70	32	3	346
Abril	34	15	4	38	17	11	41	13	3	41	16	4	43	33	1	314
Mayo	34	27	5	24	19	10	43	24	0	44	22	6	66	26	2	352
Junio	39	25	3	35	15	4	13	24	1	75	16	2	76	17	2	347
Julio	35	21	7	22	13	4	48	31	3	43	27	6	102	69	4	435
Agosto	22	26	7	27	24	5	17	27	6	36	27	2	108	44	8	386
Septiembre	24	21	2	40	29	4	20	20	1	32	15	6	43	23	2	282
Octubre	46	13	3	9	9	3	28	17	2	48	38	5	51	20	4	296
Noviembre	29	29	3	22	14	2	37	25	5	53	22	3	56	16	4	320
Diciembre	22	40	2	52	16	5	39	20	6	60	33	7	71	28	13	414
Total	396	289	57	368	242	62	417	271	43	577	287	62	863	365	54	4353

Fuente: adaptado de datos obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: L: leve. G: grave. F: fatal. Hace referencia a individuos que sufrieron la lesión.

APENDICE B. Tabla 7. Nivel de lesión por accidente de tránsito.

La Pampa, 2000-2004

Año	Leve	Grave	Fatal	Total
2000	53,3 (396)	39,0 (289)	7,7 (57)	100 (742)
2001	54,8 (367)	36,0 (242)	9,2 (62)	100 (671)
2002	57,0 (417)	37,2 (272)	5,8 (43)	100 (732)
2003	62,3 (577)	31,0 (287)	6,7 (62)	100 (926)
2004	67,3 (863)	28,5 (365)	4,2 (54)	100 (1282)
Total	60,2 (2620)	33,4 (1455)	6,4 (278)	100 (4353)

Fuente: adaptado de datos obtenidos del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

APENDICE C. Tabla 8. Distribución porcentual de los accidentes de tránsito, lesionados y defunciones. La Pampa, 2000-2004

Año	Accidentes		Lesionados		Defunciones	
	n	%	n	%	n	%
2000	3705	21,8	742	17	57	20,5
2001	3217	18,9	671	15,4	62	22,3
2002	3052	17,9	732	16,8	43	15,5
2003	3280	19,2	926	21,3	62	22,3
2004	3795	22,2	1282	29,5	54	19,4
	17049	100	4353	100	278	100

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

APENDICE D. Tabla 9. Defunciones por accidentes de tránsito. La Pampa, 2000-2004.

Año	Defunciones	
	Policiales	de Salud
2000	57	58
2001	62	59
2002	43	37
2003	62	66
2004	54	49

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa y departamento de Estadística Sanitaria de la provincia.

APENDICE E. Tabla 10. Accidentes y defunciones por tránsito por departamento de ocurrencia y por suma de casos cada 1000 habitantes. La Pampa, 2000-2004

Departamento	Población	Accidente	Tasa‰	Defunción	Tasa‰
Atreuco	10396	95	9,1	16	1,5
Caleu Calue	2175	36	16,5	11	5
Capital	97481	9888	101,4	49	0,5
Catrilo	6936	95	13,7	8	1,2
Chalileo	2560	63	24,6	5	2
Chapaleufú	10964	340	31	26	2,4
Chical-co	1566	11	7	1	0,6
Conhelo	14825	360	24,3	13	0,9
Curaco	909	50	55	3	3,3
Guatrache	9665	48	5	6	0,6
Hucal	8028	42	5,2	5	0,6
Lihuel Calel	567	29	51,1	3	5,3
Limay Mahuida	507	61	120,3	9	17,8
Loventue	8782	37	4,2	5	0,6
Maraco	54681	4726	86,4	27	0,5
Puelen	8073	116	14,4	30	3,7
Quemu Quemu	8903	223	25	3	0,3
Rancul	10932	130	11,9	8	0,7
Realico	15561	331	21,3	7	0,4
Toay	9293	70	0,8	9	1
Trenel	5488	95	17,3	8	1,5
Utracan	14799	203	13,7	26	1,8
Totales	303091	17049	56,3	278	0,9

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa y de la Dirección General de Estadísticas y Censos (2001b)

APENDICE F. Tabla 11. Defunciones por accidentes de tránsito según grupo etario y sexo. La Pampa, 2000-2004.

Año	Sexo	0 a	5 a	15 a	25 a	35 a	45 a	55 a	>	Ign.	Total
		4	14	24	34	44	54	64	65		
2000	V	5	2	7	5	6	8	3	4	2	42
	M	2	0	2	3	1	4	1	2	1	16
2001	V	2	2	7	9	8	9	8	1	1	47
	M	0	4	1	2	2	3	0	0	0	12
2002	V	1	3	4	3	3	4	2	2	1	23
	M	0	1	3	2	2	2	1	3	0	14
2003	V	2	4	9	9	7	8	8	4	0	53
	M	3	0	1	2	1	0	2	6	0	13
2004	V	0	3	7	3	10	3	6	4	0	36
	M	0	0	4	1	2	0	6	0	0	13
Total		15	19	45	39	42	41	37	26	5	269

Fuente: elaboración propia basada en datos obtenidos del departamento de estadística en salud, Ministerio de Salud de La Pampa.

APENDICE G. Tabla 12. Tasa según sexo y grupo etario por cada 100000 habitantes La Pampa. 2000-2004

Grupo etario	Varones	Tasa	Mujeres	Tasa	Total	Tasa
0 - 4 años	10	3,3	5	1,6	15	4,9
5 - 14 años	14	4,6	5	1,6	19	6,2
15 - 24 años	34	11,2	11	3,6	45	14,8
25 - 34 años	29	9,6	10	3,3	39	12,9
35 - 44 años	34	11,2	8	2,6	42	13,8
45 - 54 años	32	10,6	9	3	41	13,6
55 - 64 años	27	8,9	10	3,3	37	12,2
> 65 años	17	5,6	9	3	26	8,6
Ignorados	4	1,2	1	0,3	5	1,5
Total	201	66,3	68	22,4	269	88,7

Fuente: elaboración propia basada en datos obtenidos del departamento de estadística en salud, Ministerio de Salud de La Pampa.

APENDICE H. Tabla 13. Distribución de los accidentes de tránsito según lugar de ocurrencia y meses de cada año. La Pampa, 2000-2004

Año	2000			2001			2002			2003			2004		
	Urb	Rut	s/d	Urb.	Rut	s/d	Urb	Rut	s/d	Urb	Rut	s/d	Urb	Rut.	s/d
Enero	267	33	4	177	37	0	246	23	0	166	31	1	195	45	1
Febr.	221	13	4	131	27	0	203	28	0	261	22	0	185	39	0
Marzo	279	27	3	272	35	0	164	23	0	250	33	0	288	24	0
Abril	250	18	2	206	30	1	259	15	0	272	14	0	332	31	0
Mayo	405	13	3	277	28	0	180	13	85	301	19	0	318	21	0
Junio	297	20	3	273	29	0	198	8	0	275	19	0	321	21	8
Julio	336	27	2	280	20	0	308	17	0	228	23	0	189	32	0
Agos	287	21	0	177	22	0	271	16	0	236	13	0	268	22	0
Sept.	289	23	0	294	15	0	186	12	0	251	12	1	375	21	0
Oct.	309	17	2	291	11	0	267	14	0	167	11	0	372	22	0
Nov.	200	18	3	287	10	0	261	22	1	276	17	0	215	21	0
Dic.	294	14	1	267	20	0	210	22	0	351	30	0	395	34	0
Total	3434	244	27	2932	284	1	2753	213	86	3034	244	2	3453	333	9

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: Urb: Urbano. Rut: Ruta . s/d: sin datos. Se hace referencia a cantidad de accidentes.

APENDICE I. Tabla 14. Distribución de las defunciones por accidentes de tránsito según lugar de ocurrencia y meses de cada año. La Pampa, 2000-2004

Mes	Urbano	Rural	total
Enero	5	38	43
Febrero	2	12	14
Marzo	11	18	29
Abril	7	15	23
Mayo	5	18	23
Junio	3	9	12
Julio	5	19	24
Agosto	5	23	28
Septiembre	3	12	15
Octubre	9	8	17
Noviembre	4	13	17
Diciembre	7	26	33
Total	66	211	278

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

APENDICE J. Tabla 15. Medio de transporte utilizado al momento del accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.

Año	2000									2001								
	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D
Ene	3	6	23	144	33	12	2	0	171	2	3	15	28	24	2	1	0	163
Feb	1	5	10	25	16	3	1	0	200	2	4	16	25	16	1	0	0	118
Mar	4	5	15	78	38	5	2	0	213	1	5	14	30	21	11	3	1	244
Abr	1	4	20	107	33	15	0	0	159	4	2	10	30	25	8	1	1	242
May	4	7	22	232	84	12	6	1	162	1	5	8	34	24	9	0	2	257
Jun	4	4	19	62	18	7	3	1	247	2	1	11	19	24	5	1	2	247
Jul	3	10	22	323	95	37	8	7	106	2	2	8	31	19	6	0	0	256
Ago	2	11	22	170	82	11	4	2	149	5	6	31	142	67	14	3	4	57
Sept	2	11	33	226	61	12	3	3	116	5	4	14	27	20	2	1	3	265
Oct	5	5	11	64	48	7	3	1	243	4	7	2	37	14	2	2	0	266
Nov	1	2	14	24	17	5	0	1	180	2	12	21	144	59	6	6	4	166
Dic	6	12	24	159	53	15	1	1	168	1	4	8	18	16	4	1	1	11
total	36	82	235	1614	578	141	33	17	2114	31	55	158	565	329	70	19	18	2292

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: Pe: peatón. Bi: bicicleta. Mo: moto. Au: automóvil. PU: pick up. Ca: camión. Co: colectivo. S/D: sin datos.

Continuación Tabla 15

Año	2002									2003								
	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D
Ene	2	1	12	27	5	7	0	0	231	6	12	28	214	86	14	5	0	0
Feb	3	19	23	102	41	6	2	2	124	6	23	31	187	87	64	0	0	91
Mar	3	9	14	54	11	15	0	0	57	7	12	26	198	87	16	3	2	48
Abr	5	4	8	20	15	2	0	0	242	12	18	42	188	89	11	3	0	81
May	4	5	16	22	17	5	0	0	244	4	14	39	188	118	21	2	4	1
Jun	4	5	9	19	8	3	0	0	179	6	7	30	223	77	11	6	0	1
Jul	3	2	17	36	8	7	1	0	281	10	21	31	299	110	13	8	1	6
Ago	1	6	10	44	13	4	0	0	241	5	18	31	220	74	13	5	0	4
Sept	1	9	15	98	41	6	1	2	106	3	18	33	191	49	8	11	0	101
Oct	7	14	26	197	85	19	9	0	95	6	10	38	164	45	14	5	1	3
Nov	5	16	25	197	90	11	2	2	99	3	11	34	233	55	18	5	1	101
Dic	7	17	23	226	76	29	7	2	22	4	14	25	167	17	9	0	0	252
total	45	107	198	1042	410	114	22	8	1921	72	178	388	2472	894	212	53	9	689

Continuación Tabla 15.

Año	2004								
Mes	Pe	Bi	Mo	Au	P U	Ca	Co	Otro	S/D
Ene	5	12	17	95	46	11	3	2	128
Feb	5	13	27	122	43	8	3	0	91
Mar	8	23	48	262	107	20	5	0	36
Abr	8	9	34	241	93	25	8	3	100
May	9	7	31	136	37	16	5	4	211
Jun	1	34	53	293	109	20	12	3	77
Jul	4	19	45	246	31	12	7	1	5
Ago	11	24	47	253	83	7	2	1	1
Sept	6	26	30	300	129	28	17	7	119
Oct	8	24	36	338	114	22	18	12	99
Nov	2	2	8	26	14	6	1	4	199
Dic	14	30	41	351	129	22	16	7	89
total	81	223	417	2663	935	197	97	44	1155

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: Pe: peatón. Bi: bicicleta. Mo: moto. Au: automóvil. PU: pick up. Ca: camión.

Co: colectivo. S/D: sin datos.

APENDICE K. Tabla 16. Distribución porcentual según medio de transporte utilizado al momento del accidente de tránsito. La Pampa, 2000-2004.

	Peatón	Bicicleta	Moto	Auto	Pick Up	Camión	Colectivo	Otro	Sin Datos
2000	1	2	5	33	12	3	1	0	43
2001	1	2	4	16	9	2	1	0	65
2002	1	3	5	27	11	3	0	0	50
2003	1	4	8	50	18	4	1	0	14
2004	1	4	7	46	16	3	2	1	20

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

APENDICE L. Tabla 17. Defunciones según medio de transporte utilizado al momento del accidente, en meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.

Año	2000									2001								
Mes	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D
Ene	0	0	0	0	0	0	0	0	16	3	0	0	2	0	2	1	0	0
Feb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0
Mar	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	1	1	0	0	0	0	0
Abr	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	1	4	1	1	3
May	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	3	1	0	0	0	0	1	5
Jun	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	1
Jul	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Ago	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	2	1	0	0	1	0	0	0
Sept	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	1
Oct	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0
Nov	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Dic	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	3
total	0	0	0	0	0	0	1	0	56	4	8	6	5	1	14	4	5	15

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: Pe: peatón. Bi: bicicleta. Mo: moto. Au: automóvil. PU: pick up. Ca: camión. Co: colectivo. S/D: sin datos. Hace referencia a individuos que sufrieron la lesión.

Continuación Tabla 17.

Año	2002									2003								
Mes	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D
Ene	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	5	1	0	1
Feb	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
Mar	1	2	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	2	1	5
Abr	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1
May	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3
Jun	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Jul	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1	1	0	2
Agos	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Sept	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	1	0	0
Oct	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0
Nov	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1
Dic	0	0	0	0	0	3	1	0	2	0	1	0	0	0	4	0	0	2
total	1	10	4	4	1	13	3	3	4	0	7	4	3	1	18	11	2	16

Continuación Tabla 17.

Año		2004								
Mes	Pe	Bi	Mo	Au	PU	Ca	Co	Otro	S/D	
Ene	0	0	0	0	0	5	1	0	1	
Feb	0	0	0	0	0	1	0	0	3	
Mar	0	0	0	0	0	1	0	0	2	
Abr	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
May	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
Jun	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
Jul	0	0	0	0	0	4	0	0	0	
Ago	0	1	1	0	0	6	0	0	0	
Sep	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
Oct	0	1	2	0	0	0	0	1	0	
Nov	0	0	1	0	0	1	0	1	1	
Dic	0	1	0	0	0	3	2	0	7	
total	0	3	7	0	1	21	4	2	16	

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: Pe: peatón. Bi: bicicleta. Mo: moto. Au: automóvil. PU: pick up. Ca: camión. Co: colectivo. S/D: sin datos. Hace referencia a individuos que sufrieron la lesión.

APENDICE M. Tabla 18. Tipo de accidentes de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.

Año		2000									2001								
Mes	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D	
Ene	0	0	0	0	0	0	3	0	301	3	0	10	7	7	14	2	0	171	
Feb	0	0	0	0	0	0	1	0	237	0	3	10	5	4	13	2	2	119	
Mar	0	0	0	0	0	0	4	0	305	3	3	17	4	5	13	1	4	257	
Abr	0	0	0	0	0	0	1	0	269	2	8	10	3	7	8	3	3	308	
Ma	0	0	0	0	0	0	4	0	417	0	28	37	24	10	5	1	1	199	
Jun	0	0	0	0	0	0	4	0	316	0	1	10	3	5	12	1	3	253	
Jul	0	0	0	0	0	0	2	0	363	1	13	31	28	5	8	2	1	208	
Ago	0	0	0	0	0	0	2	0	306	2	26	40	23	3	8	4	1	91	
Sep	0	0	0	0	0	0	1	0	311	0	2	15	6	1	7	4	4	269	
Oct	0	0	0	0	0	0	5	0	323	0	1	8	1	3	2	4	2	282	
Nov	0	0	0	0	0	0	1	0	220	1	19	36	21	5	1	1	4	209	
Dic	0	0	0	0	0	0	5	0	304	0	2	8	2	7	4	1	3	260	
tot	0	0	0	0	0	0	33	0	3672	12	106	232	127	62	95	26	28	2626	

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: De: derrape. CF: colisión frontal. CL: colisión lateral. CO: colisión con obstáculo. Vu: vuelco. Atr: atropello. S/D: sin datos.

Continuación Tabla 18.

Año	2002									2003								
	Mes	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro
Ene	2	1	8	0	3	16	2	4	233	0	15	30	27	5	18	3	1	98
Feb	0	6	47	23	8	10	3	3	131	0	1	32	25	7	7	4	1	193
Mar	1	19	59	27	2	8	3	4	64	0	0	4	2	6	11	4	31	222
Abr	0	3	12	1	2	7	5	0	244	0	0	0	0	1	3	7	1	274
May	1	2	17	5	5	3	0	2	247	0	3	1	2	2	4	4	3	300
Jun	1	1	9	1	2	5	3	3	181	0	16	32	26	5	4	3	1	207
Jul	1	1	18	4	3	9	4	5	281	0	0	5	5	8	8	7	1	217
Ago	0	12	36	41	3	7	1	0	188	1	2	15	4	3	7	1	3	212
Sept	1	21	25	22	6	4	0	2	117	0	1	19	4	3	3	2	0	234
Oct	0	23	39	22	2	4	3	1	187	0	2	27	0	1	4	6	7	131
Nov	0	22	20	25	3	7	2	0	206	1	1	14	2	1	5	3	6	260
Dic	0	2	0	2	4	13	5	3	203	0	2	1	1	0	10	4	4	359
total	7	113	290	173	43	93	31	27	2282	2	43	180	98	42	84	48	59	2707

Continuación tabla 18.

Año	2004								
	Mes	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro
Ene	0	0	0	0	4	26	3	4	215
Feb	1	0	0	3	14	16	5	8	176
Mar	0	4	1	1	3	10	7	3	253
Abr	1	4	63	38	47	31	8	1	131
May	1	2	47	23	8	3	7	5	243
Jun	7	3	151	64	9	3	1	7	107
Jul	5	4	128	4	16	21	6	25	13
Ago	3	2	238	2	9	15	10	10	0
Sept	3	5	171	75	6	6	8	4	119
Oct	4	5	167	80	13	8	5	9	101
Nov	0	0	8	1	6	3	2	2	217
Dic	8	40	169	66	5	11	12	2	105
total	33	69	1143	357	140	153	74	80	1680

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: De: derrape. CF: colisión frontal. CL: colisión lateral. CO: colisión con obstáculo. Vu: vuelco. Atr: atropello. S/D: sin datos.

APENDICE N. Tabla 19. Defunciones según tipo de accidentes de tránsito.

La Pampa 2000-2004.

Año	2000									2001								
Mes	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D
Ene	0	0	0	0	0	0	0	0	16	3	0	0	2	0	2	1	0	0
Feb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0
Mar	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	1	1	0	0	0	0	0
Abr	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	1	4	1	1	3
May	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	3	1	0	0	0	0	1	5
Jun	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	1
Jul	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Ago	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	2	1	0	0	1	0	0	0
Sept	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	1
Oct	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0
Nov	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Dic	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	3
total	0	0	0	0	0	0	1	0	56	4	8	6	5	1	14	4	5	15

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: De: derrape. CF: colisión frontal. CL: colisión lateral. CO: colisión con obstáculo. Vu: vuelco. Atr: atropello. S/D: sin datos. Hace referencia a individuos que sufrieron la lesión

Continuación Tabla 19.

Año	2002									2003								
Mes	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D
Ene	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	5	1	0	1
Feb	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
Mar	1	2	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	2	1	5
Abr	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1
May	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3
Jun	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Jul	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1	1	0	2
Ago	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Sept	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	1	0	0
Oct	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0
Nov	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1
Dic	0	0	0	0	0	3	1	0	2	0	1	0	0	0	4	0	0	2
total	1	10	4	4	1	13	3	3	4	0	7	4	3	1	18	11	2	16

Continuación tabla 19.

Año	2004								
Mes	De	CF	CL	CP	CO	Vu	Atr	Otro	S/D
Ene	0	0	0	0	0	5	1	0	1
Feb	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Mar	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Abr	0	0	0	0	0	0	1	0	0
May	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Jun	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Jul	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Ago	0	1	1	0	0	6	0	0	0
Sept	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Oct	0	1	2	0	0	0	0	1	0
Nov	0	0	1	0	0	1	0	1	1
Dic	0	1	0	0	0	3	2	0	7
total	0	3	7	0	1	21	4	2	16

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa

Nota: De: derrape. CF: colisión frontal. CL: colisión lateral. CO: colisión con obstáculo.

Vu: vuelco. Atr: atropello. S/D: sin datos. Hace referencia a individuos que sufrieron la lesión.

APENDICE O. Tabla 20. Distribución porcentual de las muertes por tránsito según tipo de accidentes. La Pampa 2000-2004.

	De	C.F.	C.L.	C.P.	C.O.	Vu	Atr	Otro	S/D
2000	0	0	0	0	0	0	2	0	98
2001	6	13	10	8	2	23	6	8	24
2002	2	24	9	10	1	31	7	7	10
2003	0	11	6	5	2	29	18	3	26
2004	0	5	13	0	2	39	7	4	30

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: De: Derrape. C.F.: Colisión Frontal. C.L.: Colisión Lateral. C.P.: Colisión Posterior. C.O.: Colisión con obstáculo. Vu: Vuelco. Atr: Atropello. S/D: Sin datos.

APENDICE P. Tabla 21. Horario de ocurrencia del accidente de tránsito, según meses de cada año. La Pampa, 2000-2004.

Año	2000			2001			2002			2003			2004		
	diur	noc	s/d	diur	noc	s/d	diur	noc	s/d	diur	noc	s/d	diur	noc	s/d
Ener	110	60	134	160	44	10	146	32	91	140	41	18	96	39	105
Febr	130	20	88	111	24	23	100	42	89	154	27	102	75	44	105
Marzo	135	63	111	134	76	97	107	64	16	132	70	80	193	72	47
Abril	112	48	110	145	50	42	120	50	104	162	37	87	181	59	123
Mayo	173	72	176	143	45	117	142	38	103	139	53	128	195	61	83
Junio	133	53	134	121	65	116	153	50	3	155	26	113	220	113	17
Julio	288	55	22	127	44	129	170	56	94	191	41	19	165	55	2
Agos	160	60	88	123	62	14	147	50	90	123	27	99	235	55	0
Sept	150	59	103	154	42	113	74	25	99	158	24	82	207	71	118
Oct	168	55	105	74	31	197	148	28	105	74	13	91	215	76	103
Nov	174	42	5	140	48	109	155	20	109	154	22	117	72	25	139
Dic	81	32	196	101	42	144	184	39	9	138	30	213	246	75	108
Total	1814	619	1272	1533	573	1111	1646	494	912	1720	411	1149	2100	745	950

Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa.

Nota: Diur: diurno. Noc: nocturno. s/d: sin dato.

TITULO I PRINCIPIOS BÁSICOS

Capítulo único

Artículo 1°.-ÁMBITO DE APLICACIÓN: la presente Ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente Ley los gobiernos provinciales y municipales.

Artículo 2°.-COMPETENCIA: son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta Ley los organismos nacionales, provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo Nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo podrá signar funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta Ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a la de esta Ley y se refieran al tránsito y al estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta Ley, preservando su unidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

Artículo 3°.-GARANTÍA DE LIBERTAD DE TRANSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta Ley u ordenados por el juez competente.

Artículo 4°.-CONVENIOS INTERNACIONALES. Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el territorio nacional y a las demás circunstancias que contemplen sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.'

Artículo 5°.-DEFINICIONES. a los efectos de esta ley se entiende por:

- a) Automóvil: en el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con auto o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kilogramos de peso;
- b) Autopista: una vía multicarril sin cruces a nivel con otras calles o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;
- d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad
- e) Baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retro reflectora de luz, se pone como marca de advertencia
- f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada
- g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiples de hasta cuatro ruedas alineadas;
- h) Calzada: la zona de la vía destinada solo a la circulación de vehículos;
- i) Camino: una vía rural de circulación;
- j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kg. de peso total;
- k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;
- l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso común como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
- ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
- m) Concesionario vial: el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;

- n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.;
- o) Ómnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
- p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;
- s) Semiautopistas: un camino similar a la autopista pero con curvas a nivel con otra calle o ferrocarril;
- t) Senda peatonal: el sector de la calzada destinada al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
- u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
- v) Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;
- w) Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga el conductor fuera de su puesto;
- x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
- y) Vías multicarriles: son aquellos que disponen de dos o más carriles por manos;
- z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
- z1) Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TITULO II COORDINACIÓN FEDERAL

Capítulo Único

Artículo 6°.-CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL: Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta Ley.

Se invitará a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculadas a la materia.

Artículo 7°.-FUNCIONES: el Consejo tendrá por funciones

- a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta Ley;
- c) Alentar y desarrollar la educación vial;
- d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados asó lo aconsejen.
- f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicas entre la Nación, las provincias y las municipalidades,
- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

Artículo 8°.-REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO: Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente Ley, deben comunicarse de inmediato a este registro, el que debe consultar previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia.

Llevará además estadísticas accidentológica, de seguros y datos del parque vehicular.

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficiente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado. Elaborar anualmente su presupuesto de gastos y de recursos.

TITULO III EL USUARIO DE LA VIA PÚBLICA

CAPITULO I Capacitación

Artículo 9°.-EDUCACIÓN VIAL: Ampliase los alcances de la Ley 23.348 para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente Ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta Ley.

Artículo 10°.-CURSOS DE CAPACITACIÓN. A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

Artículo 11°.-EIDADES MÍNIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben cumplir las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajeros;
- d) Doce años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor.

Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

Artículo 12°.-ESCUELAS DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación de la autoridad local
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad.
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza.
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II Licencia de Conductor

Artículo 13°.-CARACTERÍSTICAS. Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a lo siguiente:

- a) Las licencias otorgadas por municipalidades u organismos provinciales, en base a los requisitos establecidos en el artículo 14, habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República;
- b) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y de registrar antecedentes por infracciones prescritas o no, revalidar los examen teórico práctico;
- c) A partir de la edad de 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los periodos de vigencia de las mismas;
- d) Los conductores que obtengan la licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;

e) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;

f) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias.

El otorgamiento de licencias de conducir en infracción a las normas de esta Ley y su reglamentación, hará pasible a los funcionarios que la expidan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1.112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

Artículo 14.-REQUISITOS:

a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir al solicitante:

1) Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2) Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.

3) Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física, de aptitud visual, de aptitud auditiva y de aptitud psíquica, otorgada por profesional médico habilitado.

4) Un examen teórico de conocimiento sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modos de prevenirlos.

5) Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento y del instrumental.

6) Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:

6.1. Simulador de manejo conductivo.

6.2. Conducción en circuito de prueba o en área urbana bajo riesgo.

6.3. Conducción en área urbana de tránsito medio.

6.4. Conducción nocturna.

Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

Artículo 15°.-CONTENIDO. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- a) Número en coincidencia con el de la matrícula de identidad del titular;
- b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;
- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f) Grupo y factor sanguíneo del titular acreditado por profesional competente;
- g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Artículo 16°.-CLASES. Las clases de licencias para conducir automotores son:
Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.

Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante.

Clase C) Para camiones sin acoplados y los comprendidos en la clase B.

Clase D) Para los destinados al servicio de transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C según el caso.

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinarias especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C.

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados.

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinarias especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

Artículo 17°.-MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia, conforme al artículo 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiera sido devuelta.

Artículo 18°.-MODIFICACIÓN DE DATOS. El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgar, previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el periodo que le resta de vigencia.

La licencia caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.

Artículo 19°.-SUSPENSIÓN POR INEPTITUD. La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente.

El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

Artículo 20°.-CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clase C, D y E tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de la clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelería, los antecedentes del solicitante, denegándose la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirá además los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas mayores de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psicofísico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

TITULO IV LA VÍA PÚBLICA

Capítulo único

Artículo 21°.-ESTRUCTURA VIAL. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica.

Cuando la infraestructura no puede adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales.

En autopistas, semiautopistas y demás caminos que establezca la reglamentación, se instalarán en las condiciones que la misma determina, sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia.

En los cruces ferro-viales a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas reglamentarias de la Nación, cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 metros de cada lado de las respectivas líneas de detención.

El organismo o entidad que autorice o introduzca modificaciones en las condiciones de seguridad de un cruce ferro-vial, debe implementar simultáneamente las medidas de prevención exigidas por la reglamentación para las nuevas condiciones.

Artículo 22°.-SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO. La vía pública será señalizada y demarcada conforme al sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella.

A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente Ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

Artículo 23°.-OBSTÁCULOS. Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprendidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultad sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito. Toda obra en la vía pública destinada a construir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento.

Cuando por razones de urgencia en la reparación del servicio no pueda efectuarse el pedido de autorización correspondiente, la empresa que realiza las obras, también deberá instalar los dispositivos indicados en el Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, conforme a la obra que se lleve a cabo.

Durante la ejecución de obras en la vía pública debe preverse paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas y no presente perjuicio o riesgo. Igualmente se deberá asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la zona en obra.

El señalamiento necesario, los desvíos y las reparaciones no efectuadas en los plazos convenidos por los responsables, serán llevados a cabo por el organismo competente sobre la vía pública o la empresa que éste designe, con cargo a aquellos, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.

Artículo 24°.-PLANIFICACIÓN URBANA. La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte de colectivo y procurando su desarrollo:

a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículo del transporte público de pasajeros o de carga.

b) Sentidos de tránsito diferentes o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fecha y producir los desvíos pertinentes.

c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

Artículo 25°.-RESTRICCIONES AL DOMINIO. Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito.

b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo.

c) Mantener en condiciones de seguridad toldos, cornisas, balcones, o cualquier otra saliente sobre la vía.

d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados.

e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos.

f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:

1 Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;

2 Estar a una distancia de la vía y entre si relacionada con la velocidad máxima admitida;

3 No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;

g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

Artículo 26°.-PUBLICIDAD EN LA VÍA PÚBLICA. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, solo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajo en ella y la colocación de emblemas del ente realizador del señalamiento.

b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este caso, sólo por arriba de las señales de tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario.

c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responderán solidariamente propietarios, publicistas y anunciantes.

Artículo 27°.-CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINOS. Toda Construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente.

Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:

- a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;
- b) Obras básicas para la infraestructura vial;
- c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito. A efectos de no entorpecer la circulación, el ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a efectuar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de la zona de caminos.

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad para el usuario.

No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en la zona de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

TITULO V EL VEHÍCULO

CAPITULO I Modelos nuevos

Artículo 28°.-RESPONSABILIDAD SOBRE SU SEGURIDAD. Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminasteis y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada una de las cuales contiene un tema del presente título.

Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajusta a ellas.

Cuando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga debe acreditar tales extremos, a los mismos fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con autorización, en cuyo caso quedarán comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente.

En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezcan a un modelo homologado o certificado. Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de su falsificación o la violación del envase.

Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original.

A esos efectos, son competentes las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte, quienes fiscalizan el cumplimiento de los fines de esta Ley en la fabricación e importación de vehículos y partes, aplicando las medidas necesarias para ello. Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados, deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para comercializar sus productos.

Las entidades privadas vinculadas con la materia tendrán participación y colaborarán en la implementación de los distintos aspectos contemplados en esta Ley.

Artículo 29°.-CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

a) En general:

- 1 Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.

2 Sistema de dirección de iguales características.

3 Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad.

4 Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias.

5 Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán solo en las posiciones reglamentarias, Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el artículo 28 párrafo 4.

6 Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos.

7 Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta Ley y su reglamentación establecen.

b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta Ley.

c) Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con:

1 Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas

2 El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo.

3 Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios.

4 Dirección asistida.

5 Los del servicio urbano, caja automática para cambio de marchas.

6 Aislación termoacústica o ignífuga o que retarde la propagación de llama.

7 El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia.

8 Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce.

d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior.

e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente.

f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa.

- g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, peso, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias.
- h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes.
- i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación.
- j) Los de los restantes tipos se fabricarán según este título en lo pertinente.
- k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

Artículo 30.-REQUISITOS PARA AUTOMOTORES. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

- a) Correaes y cabezales normalizados o dispositivos que lo reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila.
- b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes.
- c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas.
- d) Sistema de retrovisor amplio, permanente y efectivo.
- e) Bocina de sonoridad reglamentada.
- f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados.
- g) Protección contra encandilamiento solar.
- h) Dispositivo para corte rápido de energía.
- i) Sistema motriz de retroceso.
- j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y traseros.
- k) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidad de ingreso de emanaciones del propio vehículo.
- l) Sendos sistemas que impidan la apertura inesperada de sus puertas, baúl y capó.
- m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras.
- n) Sistema de mandos e instrumental dispuesto del lado izquierdo de modo que el conductor no deba desplazarse ni desatender el manejo para accionarlos. Contendrá:
 - 1) Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados.

- 2) Velocímetro y cuentakilómetros.
- 3) Indicadores de luz de giro.
- 4) Testigos de luces alta y de posición.
- ñ) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema.
- o) Estar diseñados, contruidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.

Artículo 31°.-SISTEMA DE ILUMINACIÓN. Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica.
- b) Luces de posición: que indican junto a las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:
 - 1 Delanteras de color blanco o amarillo;
 - 2 Traseras de color rojo;
 - 3 Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;
 - 4 Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación.
- c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados.
- d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste.
- e) Luz para la patente trasera.
- f) Luz de retroceso blanca.
- g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro.
- h) Sistema de destello de luces frontales.
- i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:
 - 1 Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás.
 - 2 Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.
 - 3 Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incisos a) al e) y g)
 - 4 Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g).

5 La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el artículo 62 y la reglamentación correspondiente.

Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta Ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompeniebla y solo en vías de tierra, el uso de faros buscahuellas.

Artículo 32°.-LUCES ADICIONALES. Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

- a) Los camiones articulados o con acoplado: tres luces en la parte central superior, verdes adelante y rojas atrás.
- b) Las grúas para remolque: luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado.
- c) Los vehículos de transporte de pasajeros: cuatro luces de color excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera.
- d) Los vehículos para transporte de menores de catorce (14) años: cuatro luces amarilla en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia.
- e) Los vehículos policiales y de seguridad: balizas azules intermitentes.
- f) Los vehículos de bomberos y servicio de apuntalamiento, explosivos u otros de emergencia: balizas rojas intermitentes.
- g) Las ambulancias y similares: balizas verdes intermitentes.
- h) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deban ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.

Artículo 33°.-OTROS REQUERIMIENTOS. Respecto a los vehículos se debe además:

- a) Los automotores ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia.
- b) Dotarlos de por lo menos un dispositivo o cierre de seguridad antirrobo.
- c) Implementar acciones o propaganda tendientes a disminuir el consumo excesivo de combustible.
- d) Otorgar la Cédula de Identificación del Automotor a todo vehículo destinado a circular por la vía pública, con excepción de los de tracción a sangre. Dicho documento detallará, sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias a los fines de su control.

- e) Dichos vehículos además deben tener grabados indeleblemente los caracteres identificatorios que determina la reglamentación en los lugares que la misma establece. El motor y otros elementos que podrán tener numeración propia.
- f) Los automotores homologados por la autoridad competente serán diseñados en sus elementos motrices y de transmisión, de tal manera que las velocidades máximas a desarrollar no superen en más del 50% de los valores máximos establecidos en esta Ley.

CAPITULO II Parque usado

Artículo 34°.-REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA. Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. La exigencia de incorporar a los automotores en uso elementos o requisitos de seguridad contemplados en el artículo anterior y que no lo hayan triado originalmente, será excepcional y siempre que no implique una modificación importante de otro componente o parte del vehículo, dando previamente amplia difusión a la nueva exigencia.

Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 72 inciso c) punto 1.

Artículo 35°.-TALLERES DE REPARACIÓN. Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características.

Cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado

con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación.

TITULO VI LA CIRCULACION

CAPITULO I Reglas generales

Artículo 36°.-PRIORIDAD NORMATIVA. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

Artículo 37°.-EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS. Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que será devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la Ley contemple.

Artículo 38°.-PEATONES Y DISCAPACITADOS. Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1 Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin.

2 En las intersecciones, por la senda peatonal.

3 Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo.

b) Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, rodados propulsados por menores de 10 años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

c) En zona rural:

d) Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección.

e) El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

f) En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

Artículo 39°.-CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra debe advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

Artículo 40°.-REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:

a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente.

b) Que porte la cédula, vencida o no, o documento de identificación del mismo.

c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68.

d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos.

e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente Ley.

f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas.

g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.

h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino.

i) Que posea el sistema de seguridad original en buen estado de funcionamiento, riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1.

j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos los cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.

k) Que sus ocupantes usen los correajes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

Artículo 41°.-PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta y solo se pierde ante:

- a) La señalización específica en contrario.
- b) Los vehículos ferroviarios.
- c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión.
- d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha.
- e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón.
- f) Las reglas especiales para peatones.
- g) Cualquier circunstancia cuando:
 - 1 Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada.
 - 2 Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel.
 - 3 Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía.
 - 4 Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciendo no.

Artículo 42°.- ADELANTAMIENTO. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía este libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando.
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso.
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral.

- d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento.
- e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad.
- f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso.
- g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.
- h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 - 1 El anterior ha indicado su intención de girar o detenerse a su izquierda.
 - 2 En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

Artículo 43°.-GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización y observar las siguientes reglas:

- a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada.
- b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada.
- d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista.
- e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

Artículo 44°.-VÍAS SEMAFORIZADAS. En las vías reguladas por semáforos:

- a) Los vehículos deben:
 - 1 Con luz verde a su frente, avanzar.
 - 2 Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
 - 3 Con luz amarilla, detenerse si se estima que no alcanzará a trasponer la encrucijada antes de la roja.
 - 4 Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución.

5 Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y solo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.

6 En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.

b) Los peatones deben cruzar la calzada cuando:

1 Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante.

2 Sólo exista semáforo peatonal y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.

3 No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido.

c) No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente.

d) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas.

e) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.

f) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para el.

g) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda, salvo señal que lo permita.

Artículo 45°.-VÍA MULTICARRILES. En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible.

b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.

c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril.

d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril.

e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepaso.

f) Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieran carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente.

g) Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha.

Artículo 46°.-AUTOPISTAS. En las autopistas, además de lo establecido por las vías multicarriles, rigen las siguientes reglas:

- a) El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento.
- b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial.
- c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere.
- d) Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los incisos b), c) y d)

Artículo 47°.-USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, observando las siguientes reglas:

- a) Luz baja: su uso es obligatorio, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios.
- b) Luz alta: su uso es obligatorio solo en zona rural y autopistas, debiendo cambiar por luz baja en el momento previo al cruce con otro vehículo que circule en sentido contrario, al acercarse a otro vehículo que lo precede y durante la noche si hubiere niebla.
- c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la alta o baja, la de la chapa patente y las adicionales en su caso.
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos.
- e) Luces intermitentes de emergencia: deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas.
- f) Luces rompenieblas y de retroceso: deben usarse solo para sus fines propios.
- g) Las luces de freno, giro, retroceso e intermitentes de emergencia se encienden a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

Artículo 48°.-PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

- a) Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.
- b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.
- c) A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia.

- d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.
- e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas.
- f) obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aún con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje.
- g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha.
- h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garaje o de una calle sin salida.
- i) La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia.
- j) En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse.
- k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviese expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedar en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras.
- l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento.
- m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.
- n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento.
- ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.
- o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola.
- p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difundan olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubres en vehículos o continentes no destinado a ese fin. Las unidades para transporte de

animales o sustancias nauseabundas deben ser lavados en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural.

q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte las luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos.

r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo.

s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada.

t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino.

u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbuses, ómnibus, camiones o maquinaria especial mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía.

v) Usar la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro o en zona rural y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas.

w) Circular con vehículos que emiten gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.

x) Conducir utilizando auriculares o sistema de comunicación manual continua.

y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los Paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

Artículo 49°.-ESTACIONAMIENTO. En la zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm. pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas.

b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:

1 En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización.

2 En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso.

3 Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante, se puede autorizar, señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho y el tránsito lo permitan.

4 Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento.

5 Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.

6 En los accesos de garajes en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción.

7 Por un periodo mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local.

8 Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente.

c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

CAPITULO II Reglas de velocidad

Artículo 50°.-VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marca.

El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él.

Artículo 51°.-VELOCIDAD MÁXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1 En calles: 40 km/h

2 En avenidas: 60 km/h

3 En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos.

b) En zona rural:

1 Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h.

2 Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h.

3 Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h.

4 Para transporte de sustancias peligrosas: 80 km/h.

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles.

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h. y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h.

e) Límites máximos especiales:

1 En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h.

2 En los pasos a nivel sin barrera ni semáforo: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h. y después de asegurarse el conductor que no viene un tren.

3 En la proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h., durante su funcionamiento.

4 En rutas que atraviesan zonas urbanas, 60 km/h., salvo señalización en contrario.

Artículo 52°.-LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1 En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía.

2 En caminos y semiautopistas: 40 km/h., salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales.

b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación.

c) Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

CAPITULO III Reglas para vehículos de transporte

Artículo 53°.-EXIGENCIAS COMUNES. Los propietarios de los vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte.

b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1- De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros.

2- De veinte años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer término menores en función de la calidad de servicio que requiera.

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta Ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1- ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.

2- ALTO: cuatro metros con diez centímetros.

3- LARGO:

3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts.

3.2. Camión con acoplado: 20 mts.

3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 mts.

3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 cmts.

3.5. Ómnibus: 14 mts. Un urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados.

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1- Por eje simple:

1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas.

1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas.

2- Por conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas.

2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas.

3- Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25.5 toneladas.

4- En total para una formación normal de vehículos: 45 toneladas.

5- Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: 30 toneladas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, el uso de ruedas superanchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí.

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea desde la vigencia de esta Ley, igual o superior a 3,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años, la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso.

f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo.

g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga o pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halla el vehículo.

h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar.

i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan.

j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestros.

k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibido en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la substanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El Poder Ejecutivo Nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

Artículo 54°.-TRANSPORTE PUBLICO URBANO: En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas.
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada.
- c) Entre las 22 y 0 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de las encrucijadas que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitados, etc.) que además tendrán preferencia para el uso de asientos.
- d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de maneara tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por la derecha.
- e) Queda prohibido en los vehículos en circulación fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos o llevar sus puertas abiertas.

Artículo 55°.-TRANSPORTES DE ESCOLARES. En el transporte de escolares o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento, solo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturones de seguridad en los asientos de primera fila.

Artículo 56°.-TRANSPORTE DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) Estar inscriptos en el registro de transporte de carga correspondiente.
- b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias.

- c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación.
- d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada.
- e) Transporta la carga, excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el artículo 57.
- f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria.
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentaria y la debida señalización perimetral con elementos retrorreflectivos.
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas, estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que lleven y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la Ley 24.051.

Artículo 57°.-EXCESO DE CARGA. PERMISOS. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitido.

Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía.

Podrá delegarse en una entidad federal o nacional el otorgamiento de permisos.

El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responde solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga, caso contrario incurre en infracción.

Artículo 58°.-REVISORES DE CARGA. Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de esta, con las exigencias de la presente y su reglamentación.

La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ello.

No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados.

CAPITULO IV Reglas para casos especiales

Artículo 59°.-OBSTÁCULOS. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias.

La autoridad presente debe remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo.

Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimentas que los destaquen suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche.

La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación, cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

Artículo 60°.-USO ESPECIAL DE LA VÍA. El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestre, ciclística, ecuestre, automovilística, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente sí:

- a) El tránsito normal puede mantenerse con fluidez por vías alternativas de reemplazo.
- b) Los organizadores acrediten que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas o cosas.
- c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

Artículo 61°.-VEHÍCULOS DE EMERGENCIA. Los vehículos de los servicios de emergencia, pueden excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación de velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad.

Sólo en tal circunstancias deben circular, para advertir su presencia, con balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.

Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias y no pueden seguirlos.

La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible.

Artículo 62°.-MAQUINARIA ESPECIAL. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a los normas del capítulo precedente a lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h., a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que lo preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.

Si el camino es pavimentado o mejorado, no de-be utilizar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector.

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto de la especial del artículo 57°.

Si excede las dimensiones máximas permitidas en un más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan.

Si el exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento.

A la maquinaria especial agrícola podrá agregársele además de una casa rodante hasta dos acoplados con sus accesorios y elementos desmontables, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

Artículo 63°.-FRANQUICIAS ESPECIA-LES. Los siguientes beneficiarios gozarán de las franquicias que la reglamentación les otorga a cada uno, en virtud de sus necesidades, en cuyo caso deben llevar adelante y atrás del vehículo que utilicen, en forma visible, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la placa patente correspondiente:

- a) Los lisiados, conductores o no.
- b) Los diplomáticos extranjeros acreditados en el país.

- c) Los profesionales en prestación de un servicio (público o privado) de carácter urgente y bien común.
- d) Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para vehículos, pueden solicitar de la autoridad local, las franquicias que les exceptúe de ciertos requisitos para circular en los lugares, ocasiones y lapsos determinados.
- e) Los chasis o vehículos incompletos en tras-lados para su complementación gozan de autorización general, con el itinerario que les fije la autoridad.
- f) Los acoplados especiales para traslado de material deportivo no comercial.
- g) Los vehículos para transporte postal y de valores bancarios.

Queda prohibida toda otra forma de franquicia en esta materia y el libre tránsito o estacionamiento.

CAPITULO V Accidentes.

Artículo 64°.-PRESUNCIONES: Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aún respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en grave violaciones a las reglas del tránsito.

Artículo 65°.-OBLIGACIONES. Es obligaciones para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente.
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado.
- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación.
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

Artículo 66°.-INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA. Los accidentes de tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su

prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos.

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a esta original y copia, a los fines del artículo 68 párrafo 4.-
- b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de las estadísticas.
- c) En los siniestros que por su importancia habitual u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico-administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

Artículo 67°.-SISTEMA DE EVACUACIÓN Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

Artículo 68°.-SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a) debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El

acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.

TITULO VII BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I Principios Procesales

Artículo 69°.-PRINCIPIOS BÁSICOS. El procedimiento para aplicar esta Ley es el que establece en cada jurisdicción la autoridad competente. El mismo debe:

- a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor.
- b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta Ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena.
- c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad.
- d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor.
- e) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario.
- f) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación.
- g) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones, sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen.
- h) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor, cuando éste se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción, a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

Artículo 70°.-DEBERES DE LAS AUTORIDADES. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

a) En materia de comprobación de faltas:

1 Actuar de oficio o por denuncia.

2 Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito.

3 Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece.

4 Utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identificare o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella.

b) En materia de juzgamiento:

1 Aplicar esta Ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia.

2 Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada.

3 Hacer traer por la fuerza pública a los in-comparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en el artículo 69 inciso h) y 71.

4 Atender todos los días durante ocho horas, por lo menos.

Artículo 71°.-INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ser juzgado o cumplir la condena ante el juez competente de la jurisdicción de su domicilio.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar.

Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará su juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de sesenta días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

CAPITULO II Medidas cautelares

Artículo 72°.-RETENCIÓN PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

1 Sean sorprendidos infraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente

enumerados, se requiere al tiempo de la retención, comprobación médico o dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas.

2 Fuguen habiendo participado de un accidente o habiendo cometido alguna de las in-fraacciones descritas en el artículo 86, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder del tiempo establecido en el apartado anterior.

b) A las licencias habilitantes, cuando:

1. Estuvieren vencidas.
2. Hubieren caducado por cambios de datos no denunciados oportunamente.
3. No se ajusten a los límites de edad correspondientes.
4. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta Ley.

5. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme al artículo 19.

6. El titular se encuentre inhabilitado o sus-pendido para conducir.

c) A los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta previsional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga, establece la autoridad competente.

En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

2. Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, in-habilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

En tal caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario el vehículo será removido y remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

3. Cuando se comprobare que estuviere o circulara excedido de peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

5. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no puedan circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia, fijando la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.

6. Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera, debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

d) Las cosas que creen riesgo en la vía pública o se encuentren abandonadas. Si se tratare de vehículos u otros elementos que pudieren tener valor, serán remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido.

e) La documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:

1. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

2. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o a su habilitación.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.

Artículo 73°.-CONTROL PREVENTIVO. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del artículo 48.

En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación.

Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzca tal efecto.

CAPITULO III Recursos judiciales

Artículo 74°.-CLASES. Sin perjuicio de las instancias que se dispongan para el procedimiento contravencional de faltas en cada jurisdicción, pueden interponerse los siguientes recursos ante los tribunales del Poder Judicial competente, contra las sentencias condenatorias. El recurso interpuesto tendrá efecto suspensivo sobre las mismas:

- a) De apelación, que se planteará y fundamentará dentro de los cinco (5) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en tres (3) días. Son inapelables las sanciones por falta leve, interpuestas por jueces letrados. Podrán deducirse junto con los recursos de nulidad.
- b) De queja, cuando se encuentren vencidos los plazos para dictar sentencia, o para elevar los recursos interpuestos o cuando ellos sean denegados.

TITULO VIII RÉGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I Principios generales

Artículo 75°.RESPONSABILIDAD. Son responsables para esta Ley:

- a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aún sin intencionalidad.

b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen.

c) Cuando no se identifica al conductor infractor, recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que se compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodia.

Artículo 76°.-ENTES. También son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación. No obstante deben individualizar a éstos a pedido de la autoridad.

Artículo 77°. CLASIFICACIÓN. Constituyen faltas graves las siguientes:

a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente Ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito:

b) Las que:

1 Obstruyan la circulación del tránsito.

2 Dificulten o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados.

3 Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad.

c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente.

d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para ello.

e) La falta de documentación exigible.

f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias o sin el seguro obligatorio vigente.

g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligado a hacerlo.

h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente.

i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente Ley y su reglamentación.

j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el título V.

k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido.

l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

Artículo 78°.-EXIMENTES. La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

- a) Una necesidad debidamente acreditada.
- b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

Artículo 79°.-ATENUANTES. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción esta resulta intrascendente.

Artículo 80°.-AGRAVANTES. La sanción podrá aumentarse hasta el triple, cuando:

- a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas.
- b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente que no le correspondía.
- c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia o del cumplimiento de un servicio público u oficial.
- d) Se entorpezca la prestación de un servicio público.
- e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

Artículo 81°.-CONCURSO DE FALTAS. En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aun cuando sean de distinta especie.

Artículo 82°.-REINCIDENCIA. Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de dos años en faltas graves.

En estos plazos no se cuentan los lapsos de in-habilitación impuesta en una condena.

La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves y sólo en éstas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

- a) La sanción de multa se aumenta:
 - 1 Para la primera, en un cuarto.
 - 2 Para la segunda, en un medio.
 - 3 Para la tercera, en tres cuartos.

4 Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa, por la cantidad de reincidencia menos dos.

b) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves:

1 Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del juez.

2 Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del Juez.

3 Para la tercera, hasta dieciocho meses, obligatoriamente.

4 Para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

CAPITULO II Sanciones

Artículo 83°.-CLASES. Las sanciones por in-fracciones a esta Ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consiste en:

a) Arresto.

b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante.

c) Multa.

d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa.

En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa.

e) Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

La reglamentación establecerá las sanciones para cada infracción, dentro de los límites impuestos por los artículos siguientes.

Artículo 84°.-MULTA. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial.

En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Las multas por las infracciones contempladas en los incisos a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 77 serán aplicadas con los montos que para cada caso establece la reglamentación sin exceder cuando se trate de faltas de comportamiento conductivo de 100 UF por las faltas leves y de 1.000 UF para las faltas graves. En los casos en

que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios, los mencionados valores no excederán de 500 UF y de 5.000 UF respectivamente.

Para las correspondientes a los incisos i), j) y k) del artículo 77, la reglamentación establece montos máximos y mínimos de UF para cada infracción. Los valores máximos no excederán de 500 UF para faltas leves ni de 5.000 para las graves.

Para las comprendidas en el inciso l) del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en funciones de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de 20.000 UF.

Artículo 85°.-PAGO DE LA MULTA. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del 25% cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. Si se trata de faltas graves este pago voluntario tendrá los efectos de condena firme y sólo podrá usarse hasta dos veces al año.
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva, cuando no se haya abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento.
- c) Abonarse en cuotas, en caso de infractores de escasos recursos.

La recaudación por el pago de multas y se aplicará para costear programas y acciones destinadas a cumplir con los fines de esta Ley. De este monto cada jurisdicción miembro del Consejo Federal de Seguridad Vial destinará un porcentaje para su funcionamiento.

Artículo 86°.-ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

- a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.
- b) Por conducir un automotor sin habilitación.
- c) Por hacerlo estando inhabilitado o con habilitación suspendida.
- d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.
- e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia.
- f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito.
- g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

Artículo 87°.-APLICACIÓN DEL ARRESTO. La sanción de arresto se ajustará a las siguientes reglas:

- a) No debe exceder de treinta días por falta ni de sesenta días en los casos de concurso o reincidencia.
- b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por:
 - 1. Mayores de sesenta y cinco años.
 - 2. Las personas enfermas o lisiadas, que a criterio del juez corresponda.
 - 3. Las mujeres embarazadas o en periodo de lactancia.

El quebrantamiento obliga a cumplir el doble del tiempo restante del arresto.

- c) Será cumplida en lugares especiales, separados de encausados o condenados penales, y a no más de sesenta kilómetros del domicilio del infractor.
- d) Su cumplimiento podrá ser diferido por el juez cuando el contraventor acredite una necesidad que lo justifique o reemplazado por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta Ley. Su incumplimiento tornará efectivo el arresto quedando revocada la opción.

CAPITULO III Extinción de acciones y sanciones. Norma supletoria

Artículo 88°.-CAUSAS. La extinción de acciones y sanciones opera:

- a) Por muerte del imputado o sancionado.
- b) Por indulto o conmutación de sanciones.
- c) Por prescripción.

Artículo 89°.-PRESCRIPCIÓN. La prescripción se opera:

- a) Al año para la acción por falta leve.
- b) A los dos años para la acción por falta grave y para sanciones. Sobre éstas opera aunque no haya sido notificada de la sentencia.

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

Artículo 90°.-LEGISLACIÓN SUPLETORIA. En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

TITULO IX DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

Artículo 91°.-ADHESIÓN. Se invita a las provincias a:

1. Adherir íntegramente a esta Ley (Títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con la cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad.
2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la Autoridad de Tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes.
3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la Ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomente y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada.
4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales.
5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia.
6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el Título II de la Ley.
7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transporte y demás previstos en el artículo 9° de la Ley.
8. Instituir en su Código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

Artículo 92°.-ASIGNACIÓN DE COMETIDO. Se encomienda al Poder Ejecutivo:

1. Elaborar la reglamentación de la Ley en consulta con las provincias y organismos federales relacionados a la materia, dando participación a la actividad privada.
2. Sancionar la reglamentación dentro de los ciento ochenta días de publicada la presente, propiciando la adaptación por las provincias en forma íntegra, bajo idéntico principio de uniformidad normativa y descentralización ejecutiva que animan esta Ley y sus antecedentes.
3. Concurrir a la integración del Consejo Federal de Seguridad Vial.
4. Dar amplia difusión a las normas de seguridad vial antes de entrar en vigencia y mantener una difusión permanente.

Artículo 93°.-AGREGADO AL CÓDIGO PROCESAL PENAL. Agregase el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación:

"Artículo 311 bis: En las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el auto de pro-cesamiento inhabilitar, provisoriamente al pro-cesado para conducir, reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Esta medida cautelar durará como mínimo tres meses y puede ser prorrogada por períodos no inferiores al mes, hasta el dictado de la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser revocadas o apeladas.

El período efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el artículo 83, inciso d) de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo 94°.-VIGENCIA. Esta Ley entrará en vigencia a partir de que lo haga su reglamentación, la que determinará las fechas en que, escalonadamente, las autoridades irán exigiendo el cumplimiento de las disposiciones nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta Ley.

La reglamentación existente antes de la entrada en vigencia de la presente continuará aplicándose hasta su reemplazo, siempre y cuando no se oponga a esta Ley.

Artículo 95°.-DEROGACIONES. las leyes 13.893 y 14.224 y del Decreto 692/92, texto ordenado por Decreto 2254/92, los artículos 3° a 7°, 10 y 12 y el anexo 1, así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

Artículo 96°.-COMISIÓN NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL: La Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial, creada por los Decretos 1842/73 y N° 2658/79, mantendrán en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de la Ley y sus resultados.

Artículo 97°.-Comuníquese al Poder Ejecutivo. Alberto R. PIERRI-Oraldo BRITOS.

Dada en la sala de sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintitrés días del mes de diciembre del año mil novecientos noventa y cuatro.

DECRETO DE PROMULGACIÓN N°: 179/95

Artículo 1°: Observase en el artículo 11 del Proyecto de Ley, el inciso d) que dice: "Doce años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor"

Artículo 2°: Observase en el artículo 13 del Proyecto de Ley, el inciso c) que dice: "A partir de la edad de 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los períodos de vigencia de las mismas".

Artículo 3°: Observase en el artículo 14 inciso a) apartado 3 del Proyecto de Ley, la frase que dice: "otorgada por profesional médico habilitado".

Artículo 4°: Observase en el artículo 14 inciso a) apartado 6, del Proyecto de Ley los puntos 6.3 y 6.4 que dicen: "Conducción en área urbana de tránsito medio" y "Conducción nocturna".

Artículo 5°: Observase en el artículo 15 inciso f), del Proyecto de Ley, la frase que dice: "acreditado por profesional competente"

Artículo 6°: Observase en el artículo 33 del proyecto de Ley, el inciso f) que dice: "Los automotores homologados por la autoridad competente serán diseñados en sus elementos motrices y de transmisión, de tal manera que las velocidades máximas a desarrollar no superen en más del 50% los valores máximos establecidos en esta Ley"

Artículo 7°: Observase en el artículo 38 inciso a) último párrafo del Proyecto de Ley, la frase que dice: "rodados propulsados por menores de 10 años".

Artículo 8°: Observase en el artículo 40 inciso b) del Proyecto de Ley, la frase que dice: "vencida o no, o documento".

Artículo 9°: Observase el último párrafo del artículo 50 del Proyecto de Ley que dice: "El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas, y en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él".

Artículo 10°: Observase en el primer párrafo del artículo 94 del Proyecto de Ley, la frase que dice: "nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta Ley".

Artículo 11°: Con la salvedad establecida en los artículos precedentes, cúmplase, promulgase y téngase por Ley de la Nación el proyecto registrado bajo N° 24.449.-

LEY N° 1713 ADHESIÓN DE LA PROVINCIA A LA LEY NACIONAL N° 24.449 Y SU REGLAMENTACIÓN.

La Cámara de Diputados de la Provincia de La Pampa sanciona con fuerza de Ley Adhesión

Artículo 1° Adhiérase la Provincia de La Pampa a la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y a su reglamentación aprobada por Decreto Nacional N° 779/95, en cuanto no se oponga a las disposiciones de la presente Ley, con las siguientes adecuaciones para la Provincia de La Pampa:

"Artículo 5°: -Ley N° 24.449- DEFINICIONES: A los efectos de esta Ley, se entiende por:

d) Avenida: Vía urbana de doble circulación con calzadas separadas físicamente.

h) Calle o calzada: la zona de la vía destinada solo a la circulación de vehículos.

l) Carril: franja longitudinal, en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas horizontales, con un ancho suficiente como para permitir la circulación de una fila de vehículos."

"Artículo 41: -Ley N° 24.449)- PRIORIDADES: Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y solo se pierde ante....

d) Los vehículos que circulan por una semiautopista o avenida, debiendo detener la marcha antes de ingresar o cruzarlas".

"Artículo 45: -(Ley N° 24.449)- VÍA MULTICARRIL: En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

f) Los vehículos de tracción a sangre o bicicletas, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente".

"Artículo 51: -(Ley N° 24.449)- VELOCIDADES MÁXIMAS: Los límites máximos de velocidad, salvo señalización en contrario son....".

"Artículo 72: -(Ley N° 24.449)- RETENCIÓN PREVENTIVA: Las autoridades de comprobación o aplicación deben retener, dando inmediato conocimiento a las autoridades de juzgamiento:

c) A los vehículos....

3. Cuando se comprobare que estuviere o circulara o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, manteniéndose la retención hasta tanto sea regularizada la situación".

"Artículo 82: -(Ley N° 24.449)- REINCIDENCIA: En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas...

h) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves...

5. Puede llegar a ser permanente cuando a criterio del juez los elementos concurrentes así lo ameriten"

La presente adhesión no comprende los textos observados por Decreto N° 179/95 del Poder Ejecutivo Nacional.

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Artículo 2° Son autoridades de aplicación de la Ley Nacional de Tránsito y su reglamentación, en forma concurrente, el Poder Ejecutivo Provincial a través de los organismos que al efecto designe, y las municipalidades que adhieran a las nuevas disposiciones.

Artículo 3° La Policía Provincial de Seguridad y Defensa colaborará en tareas de fiscalización, ordenamiento de tránsito, comprobación de infracciones, ejecución de dispositivos preventivos de seguridad, en los exámenes de conducción para la expedición de licencias de conductor y organizará un Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, conforme a las disposiciones reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo Provincial y convenios que se suscriban con las Municipalidades adheridas.

Periódicamente las Municipalidades y Comisiones de Fomento remitirán a la Policía Provincial la nómina de licencias de conducir otorgadas y las sanciones aplicadas.

Artículo 4° En las Comisiones de Fomento regirán las reglamentaciones que dicte el Poder Ejecutivo, conforme el artículo 142, primer párrafo, de la Ley 1.597.--

Artículo 5° Dentro de los sesenta (60) días posteriores a la promulgación de la presente Ley, el Poder Ejecutivo Provincial deberá:

1) Con acuerdo de la Cámara de Diputados:

a) Crear un organismo oficial de carácter consultivo a los efectos indicados por el Artículo 91° inciso 3) de la Ley 24.449.-

b) Delimitar las potestades relativas al tránsito y circulación vial que ejercerán en forma exclusiva, las que corresponden a los municipios que adhieren y las que podrán efectividades en forma concurrente.

c) Determinar la antigüedad de los vehículos de transporte de pasajeros y de emergencia oficiales, que puedan circular dentro de la Provincia y siempre que cumplan con las exigencias de la revisión técnica periódica.

2) Por vía reglamentaria:

a) Cumplimentar los demás requerimientos, establecidos por el artículo 91 de la Ley 24.449, en cuanto sea de su competencia y atribuciones.

b) Todo lo atinente a la revisión técnica de vehículos automotores.

ADHESIÓN DE MUNICIPIOS

Artículo 6° Las Municipalidades que adhieran deberán adecuar en el acto de incorporación, sus disposiciones locales a las nuevas normas de tránsito y circulación vial.

Una copia autenticada de la Ordenanza de adhesión deberá ser enviada al Ministerio de Gobierno y Justicia, con constancia de su promulgación.

Igual procedimiento se observará respecto a las Ordenanzas que los Municipios dicten en ejercicio de las facultades acordadas por el artículo 2° de la Ley N° 24.449.

Artículo 7° Las Municipalidades que adhieran a la presente Ley y el Poder Ejecutivo para las Comisiones de Fomento, dictarán las normas complementarias a efectos de determinar las vías de circulación y edades para circular en rodados menores no motorizados.

Artículo 8° Facultase a las municipalidades adherentes a dictar Ordenanzas de excepción en los términos del artículo 2°, tercer párrafo de la Ley N° 24.449, previa consulta al organismo oficial multidisciplinario que prevé el artículo 91 inciso 3) de la misma.

EDUCACIÓN VIAL

Artículo 9° Los contenidos básicos comunes aplicables a la Educación Provincial en todos los niveles incluirán, a partir del Ciclo Lectivo 1997, las

modificaciones y actualizaciones sobre tránsito y circulación vial que emergen de la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

A través de los medios de comunicación social se difundirán programas sobre prevención y educación vial, con recomendaciones para evitar accidentes, información general sobre la Ley de Tránsito y normas de manejo y circulación en la vía pública.

DIFUSIÓN DE LA LEY

Artículo 10° Encomiéndese al Poder Ejecutivo Provincial, a efectivizar un amplio plan de difusión de las nuevas disposiciones vigentes sobre tránsito y seguridad vial.

LICENCIAS DE CONDUCTOR

Artículo 11° A partir de los sesenta (60) años de edad, la autoridad de aplicación expedirá la licencia de conductor con vigencia bienal. Los conductores de más de sesenta y cinco (65) años recibirán una habilitación anual.

Artículo 12° Agregase como artículo 278 bis del Código Procesal Penal de la Provincia de La Pampa (texto ordenado por Decreto 713/95), el siguiente:

"Artículo 278 bis: En las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el auto de procesamiento, inhabilitar provisoriamente al procesado a conducir, reteniéndole al efecto la licencia de conducir y comunicando la resolución a los Registros Nacional y Provincia de antecedentes de Tránsito. La medida podrá ser revocada o interponerse apelación con efecto devolutivo.

El periodo efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el Artículo 83 inciso d) de la Ley N° 24.449.

VIGENCIA

Artículo 13° La Ley Nacional de Tránsito y su reglamentación entrarán en vigencia en todo el territorio provincial dentro de los sesenta (60) días de publicada la presente Ley de adhesión. A partir de dicha fecha quedan derogadas todas las disposiciones legales anteriormente dictadas sobre dicha materia, Las normas sobre transporte público de pasajeros, transporte de cargas, transporte escolar, planificación urbana, restricciones al dominio y construcciones en zona de camino, contenidas en la Ley N° 24.449 y su decreto reglamentario, quedan incorporados a la legislación provincial vigente y derogan a las ya existentes en todo cuanto se les pongan.

PROCEDIMIENTO

Artículo 14° Las municipalidades adherentes que cuenten con Justicia de Faltas comprobarán las infracciones y aplicarán las sanciones pertinentes con intervención de las mismas observando las disposiciones de los artículos 69 y siguientes de la Ley 24.449 y supletoriamente sus propios Códigos de Faltas.

La Ordenanza de adhesión deberá compatibilizar apropiadamente ambos regímenes legales.

Artículo 15° Las municipalidades adherentes que no cuenten con Justicia de Faltas y el Poder Ejecutivo Provincial dentro de la esfera de su competencia, comprobarán las infracciones y establecerán sanciones por medio de los órganos o funcionarios que en cada caso se determine. Se aplicarán en lo pertinente las disposiciones procesales de la Ley 24.449. El recurso judicial previsto por el artículo 74 se concederá para ante el Juez competente para entender en juicios de faltas (Ley provincial N° 1.123 y normas modificatorias).

La reglamentación de esta Ley de adhesión ordenará las adecuaciones correspondientes.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16° Invítese a la Municipalidades de la Provincia de La Pampa a adherir a la Ley Nacional de Tránsito, a su reglamentación y a la presente Ley de adhesión.

Artículo 17° Mantiénese la vigencia por un lapso de ciento ochenta (180) días a partir de la sanción de la presente, las normas contenidas en la Ley Provincial N° 1.015, con relación a maquinarias agrícolas.

En dicho plazo, el organismo señalado en el artículo 5°, 1), a) de la presente Ley deberá elaborar las normas reglamentarias sobre circulación de maquinarias agrícolas y transporte de rollos de pasto.

Hasta tanto no se cumplimente lo establecido en el párrafo anterior, quedan en suspenso la aplicación de las normas de la Ley Nacional a la cual se adhiere, que se pongan a las disposiciones que se mantienen en vigencia de la Ley N° 1.015.

Artículo 18° Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de La Pampa, en Santa Rosa, a los veintiséis días del mes de septiembre de mil novecientos noventa y seis.

Dr. Manuel Justo BALADRON, Presidente H. Cámara de Diputados Provincia de La Pampa. Dr. Mariano H. FERNANDEZ, Secretario Legislativo H. Cámara de Diputados Provincia de La Pampa.

LEY N° 1904

MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA LEY PROVINCIAL DE TRANSITO N° 1713,
SOBRE USO OBLIGATORIO DE LUCES BAJAS
LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA
SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1º Modifícase la Ley 1713 por la que se adhiere la Provincia de La Pampa a la Ley 24.449 y su reglamentación aprobada por Decreto Nacional N° 779/95, por la siguiente adecuación,

“Artículo 47 (Ley N° 24.449 USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31º y 32º y circular con sus luces bajas encendidas cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen y en zona rural, rutas y autopistas, cuando no corresponda el uso de luz alta observando en todos los casos las siguientes reglas:

- a) Luz baja: su uso es obligatorio, excepto cuando corresponda la luz alta.
- b) Luz alta su uso es obligatorio solo en zona rural, rutas y autopistas, debiendo cambiar por luz baja en el momento previo al cruce con otro vehículo que circule en sentido contrario, al aproximarse a otro vehículo que lo precede y durante la noche si hubiera niebla;
- c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la alta o baja, la de chapa-patente y las adicionales en su caso;
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- e) Luces intermitentes de emergencia: deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas;
- f) Luces rompe nieblas y de retroceso: deben ajustarse solo para sus fines propios.
- g) Las luces de freno, giro, retroceso e intermitencia se encienden a sus fines propios aunque la luz natural sea suficiente”

Artículo 2º Encomiéndase a la Dirección Provincial de Vialidad, el adecuado señalamiento, conforme a la obligación que crea la presente Ley;

Artículo 3º El Poder Ejecutivo dispondrá las medidas convenientes para la adecuada difusión.

Artículo 4º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA: En la sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados de la provincia de La Pampa, En Santa Rosa, a los nueve días del mes de noviembre de dos mil.

Dr. Santiago Raúl GIULIANO, Vice-Presidente 1º II Cámara de Diputados PROVINCIA DE LA PAMPA- Dr. Esteban Javier PAZ, Secretario Legislativo II Cámara de Diputados PROVINCIA DE LA PAMPA

EXPEDIENTE N° 10257/00.-